

Venlig hilsen

Kasper Skaarup Sparvath
Fuldmægtig
Center for Kulturarv
Fortidsminder

kss@slks.dk
+45 33 74 45 02

*Slots- og Kulturstyrelsen behandler dine oplysninger efter reglerne i
Databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.*

[Sådan håndterer vi dine personoplysninger.](#)

Slots- og Kulturstyrelsen

Transportministeriet
Frederiksholms kanal 27 F
1220 København K

Hammerichsgade 14
1611 København V
Telefon 33 95 42 00

post@slks.dk
www.slks.dk

12. januar 2023
Jour. nr.: 22/18245

Høringssvar til tillæg for Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen

Til Trafikministeriet,

Slots- og Kulturstyrelsen henviser til høringssvar af 3. januar 2023 til tidligere udsendte høring af planen. Høringssvaret er udsendt efter fremsendelsen af tillægget.

Styrelsen bemærker at på tillæggets side 35 står følgende:

... ”Det skal dog vurderes nærmere af Vikingeskibsmuseet og Kroppedal Museum i forbindelse med en konkret projektbeskrivelse.”

Slots- og Kulturstyrelsen foretager vurderinger for marinarkæologien i faglig dialog med det regionale marinarkæologiske museum for indeværende projekt Vikingeskibsmuseet.

For landarkæologien er Kroppedal Museum alene ansvarlig, hvor Østlig Ringvej planlægges iland ført i syd ved lufthavnen. De øvrige planlagte anlæg ligger inden for Københavns Museums arkæologiske område, det vil sige hele det planlagte metro byggeri.

Venlig hilsen

Kasper Skaarup Sparvath
Fuldmægtig
Center for Kulturarv
Fortidsminder

kss@slks.dk
+45 33 74 45 02

Slots- og Kulturstyrelsen behandler dine oplysninger efter reglerne i Databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.
[Sådan håndterer vi dine personoplysninger.](#)

Høringsvar fra Den Grønne Ungdomsbevægelse (DGUB) til strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

DGUB hilser den udarbejdede SMV velkommen. Rapporten bidrager med længe ventet data til offentlig oplysning om særligt Lynetteholm, som har været særligt manglende i den politiske debat om projektet. Den store mangel på konkret viden om projektets overordnede påvirkning har i DGUBs øjne tjent til fortalene for Lynetteholms fordel, da man uden beviser har kunnet påstå en række positive effekter ved projektet. SMV'en skaber nødvendig klarhed på en række områder, men omfatter stadig en række mangler der skaber ukonstruktiv ambivalens.

DGUB finder det problematisk, at etableringen af en stormflodspor i Kronløbet i Københavns Havns nordlige ende ikke er omfattet af SMV'en. Portens miljøpåvirkninger må nok antages at være begrænsede. Alligevel er dens fravær fra dog problematisk, da dens klimatilpassende funktion ofte fremhæves i den offentlige debat som en central del af Lynetteholms eksistensberettigelse. Portens fravær bidrager yderligere til den ukonstruktive ambivalens, der har præget den offentlige debat om Lynetteholm. Derfor ønsker DGUB at få afklaret Transportministeriet og Københavns Kommunes – som ansvarshavende myndigheder for 'planens' udarbejdelse – motivation for stormflodsporens eksklusion af SMV'en.

DGUB finder det endvidere problematisk, at Transportministeriet og Københavns Kommune ikke har fundet det nødvendigt at revurdere tilgængeligheden af jord i forbindelse med etableringen af Lynetteholms perimeter, opfyldningen og kystlandskabet. Den forrige regerings *Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi* lægger op til at afskaffe kommunernes anvisningsret og -pligt i forbindelse med jorddeponi. Læg dertil den øgede efterspørgsel på jord, som anlæggelsen af Avedøre Holme medfører. I DGUBs øjne betragtes disse udviklinger som væsentlige forandringer af beslutningsgrundlaget for Lynetteholm. DGUB anser det som skuffende, at disse ikke er blevet genbetragtet.

DGUB finder det også problematisk, at SMV'en konkluderer, at der vil være et stort ressourceforbrug i forbindelse med anlæg af M5 og Østlig Ringvej. DGUB efterlyser derfor at Transportministeriet og Københavns Kommune undersøger hvilke alternative løsninger, herunder eksempelvis letbaner, særskilte busbaner, udvidet cykelinfrastruktur, delebilsordninger, mv., der kan afhjælpe eller reducere trafikken i og omkring København med et væsentligt lavere ressourceforbrug. DGUB efterspørger desuden en detaljeret opgørelse af klima-, miljø- og ressourcepåvirkningerne, der opstår som konsekvens af at det store ressourceforbrug medfører et "behov for at hente disse råstoffer fra områder, der ligger geografisk længere væk end normalt" (SMV'ens side 31).

DGUB efterlyser en detaljeret og geografisk differentieret opgørelse over de absolutte udledninger, der er forbundet med bebyggelsen af Østhavnen. DGUB undrer sig over, at SMV'en blander relative og absolutte tal sammen i tabel 7.6.1 på side 201 og 202. Den relative opgørelse af bebyggelsen i Østhavnen udledninger (i forhold til et 0-scenarie i andre dele af Storkøbenhavn) giver ikke et retvisende billede af delprojektets reelle klimapåvirkning. Bliver Østhavnen bebygget vil udledningen finde sted og i så fald er den relative baseline til ikke-realiseret byggeri et andet sted ligegyldig. Opgørelsen giver indtryk af, at der er tale om negative udledninger ved byggeri i

Østhavnen, selvom der blot er tale om en relativ forbedring. Dette DGUB stiller sig derfor meget kritiske overfor udeladelsen af en absolut opgørelse af byggeriets påvirkning.

DGUB finder det tilsvarende problematisk, at klimaeffekterne for bl.a. erhvervsbebyggelse, parkeringspladser, forsyningsinfrastruktur, cykelstier samt den supplerende vejbetjening ikke indgår i beregningerne i tabel 7.6.1. Udeladelsen af disse delprojekters klimapåvirkning betyder, at der ikke findes et samlet vidensgrundlag for hele projektet. Omvendt betyder det, at man træffer beslutning om anlæg af bl.a. Lynetteholm uden at kende projektets reelle omfang. Det bidrager til at undergrave den demokratiske proces og er selvsagt problematisk.

DGUB efterspørger ydermere en detaljeret opgørelse *i absolutte tal* af følgende udsagn fra SMV'ens side 208: *"For de elementer af planen, som indgår i "Samfundsøkonomiske effekter af udvikling af Østhavnen" vil der være en netto-udledning af 8.000-15.000 ton CO₂e i gennemsnit pr. år i perioden 2027-2070, i forhold til de elementer af 0-alternativet, som indgår i beregningen (se Tabel 7.6.1)".* DGUB forholder sig kritisk til sætningens konklusion om 'netto-udledning', da referencen til tabel 7.6.1 er til en pærevælling af relative og absolutte tal, hvilket derfor ikke kan siges at give et retvisende billede af de årlige **absolutte** udledninger ved det samlede projekts realisering.

Transportministeriet
Frederiksholms kanal 27 F
1220 København K

09.01.2023

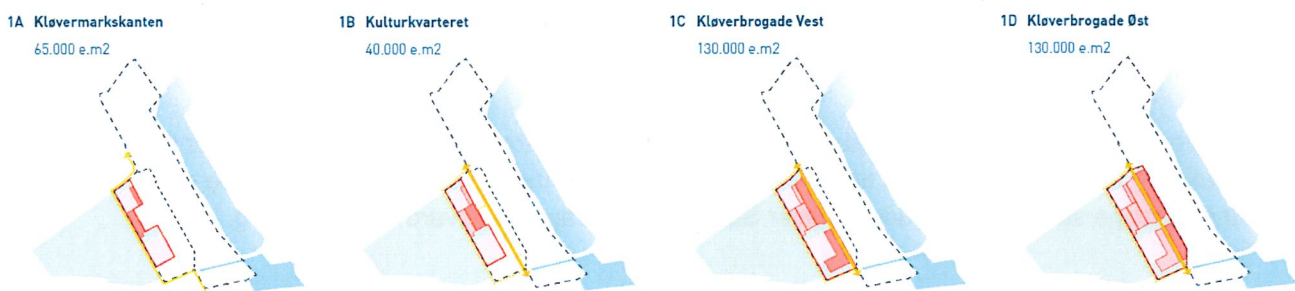
Høringssvar til "Høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm"

Skanska har med interesse læst det udsendte materiale til "Høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm".

Skanska Danmark A/S ejer ca. 287.000 m² grundareal i Kløverparken, og er dermed den næststørste private grundejer indenfor området Københavns Østhavn. Kløverparken rummer store potentialer for bæredygtig byudvikling i København. Kløverparken rummer, med sin placering centralt i håndfladen i fingerplanen, en unik mulighed for at forbinde byen bedre. Kløverparken kan skabe en ny urban kobling mellem det nordøstlige Amager, Københavns Havn, Indre By og Christianshavn – med direkte adgang til Københavns og Øresundsregionens fremtidige transportnetværk.

Kløverparken er beliggende i den sydligste ende af Østhavnen, tættest på den eksisterende by og de allerede eksisterende trafikale hovedårer på det nordøstlige Amager, herunder Prags Boulevard, Uplandsgade og Amager Strandvej.

Skanska ser derfor udviklingen af de vestligste dele af Kløverparken (første etape af Kløverkvarteret) som en naturlig del af en første etape i den samlede udvikling af Københavns Østhavn. Det vil med begrænsede investeringer være muligt at trafikbetjene området i perioden frem til, at Metro M5 og Østlig Ringvej er klar til at betjene Østhavnen. Udviklingen af området forud for metroens åbning vil samtidig være med til at sikre at der allerede fra metroens åbning vil være et passagergrundlag i området.



Kløverkvarteret - forventet udvikling af den vestlige del af området forud for metroens åbning, samlet volumen ca. 365.000 nye etagekvadratmeter.

Viatrafik har i 2019 belyst trafikafviklingen af første etape af Kløverkvarteret forud for åbningen af metroen. Viatrafiks notat er vedlagt som bilag til høringssvaret. Viatrafik konkluderer for trafikbetjeningen af de ca. 365.000 nye etagekvadratmeter, at "Det eksisterende vejnet omkring Kløverkvarteret vurderes at være i stand til at afvikle den ekstra trafik, som udbygningen genererer. Det er således ikke nødvendigt at anlægge nye større vejforbindelser til området. Dog vil det være nødvendigt at ombygge eller udvide de fire nuværende kryds, der omkranser Kløverkvarteret til signalreguleringer med ekstra svingbaner".

Supplerende vejanlæg og cykel infrastruktur

I forbindelse med høringen om anlæg af Lynetteholm blev der vedtaget en østlig linjeføring af adgangsvejen til Lynetteholm. Skanska ønsker, at den supplerende vejadgang til Refshaleøen/Lynetteholm i fremtiden føres via Prøvestenen. Eventuelt via samme tracé som adgangsvejen til jorddeponiet.

Linjeføringen via Prøvestenen har en række fordele:

- Trafikbelastningen på vejstrækningen Uplandsgade - Prags Boulevard - Prøvestensbroen fordeles over flere kryds, hvorved trafikafviklingen forbedres, og krydsene holdes i en mere menneskelig skala.
- Området langs de fredede områder ved voldene og Kløvermarken kan fredeliggøres og friholdes for transittrafik i størst muligt omfang.
- Transportstøj fra transittrafik holdes i industriområder frem for at føres gennem byen.

Skanska ønsker en cykelinfrastruktur, der gør det nemt at færdes på cykel mellem Københavns bydele. En mulighed kunne være at lukke Forlandet for biltrafik umiddelbart nord for Margretheholmsvej med henblik på at sikre en fredeliggørelse af Forlandet.

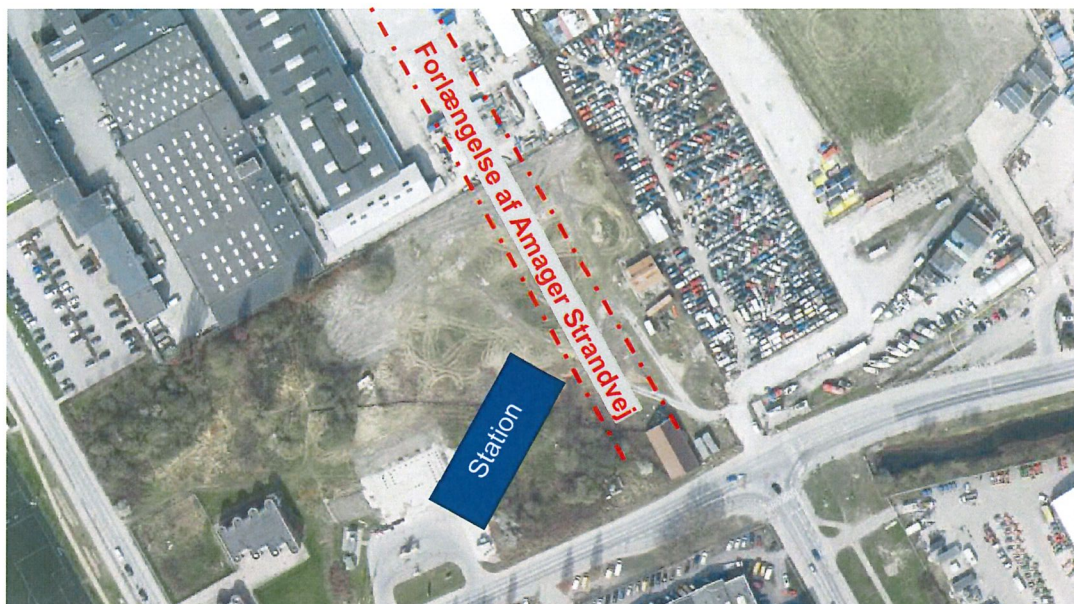
Den endelige trafikbetjening af området er også af afgørende interesse for Skanska.

Som Bilag til nærværende høringssvar er vedlagt Skanskas høringssvar til Idefasehøringerne for hhv. Østlig Ringvej og Metro M5. Skanska ønsker, at der arbejdes videre med henholdsvis Ø4 versionen af Østlig Ringvej og M5 Lilla versionen af metroen. Skanskas hovedpointer omkring den konkrete placering i området er sammenfattet i de nedenstående afsnit omkring metro og Østlig Ringvej.

Metro

Skanska ønsker, at metrostationen placeres nær krydset Amager Strandvej/Prags Boulevard, da Amager Strandvej som en del af udviklingen forventeligt forlænges til Forlandet – og dermed overtager Raffinaderivejs rolle som den vigtigste fordelingsvej i området.

Den fredede bygning Krudthuset vil kunne anvendes til erhverv som café eller restaurant eller lignende "udadvendte" erhverv. Samtidig vil det være muligt at etablere metrostationens hovedtrappe og sekundærtrappe så opgang til både Amager Strandvej og Prags Boulevard vil være mulig.



Mulig placering v. Krudthuset for stationskasse til metrostation

Skanska anser løsningen med nedgravet metro, enten som boret tunnel eller som cut-and-cover, fra Prags Boulevard Øst til Refshaleøen som den bedste løsning, da en højbaneløsning er udfordrende ift. udviklingen af attraktive byrum, da skabes en vis barriere effekt herved.

Skanska ser placeringen af klargøringsanlægget til metroen (CMC) på den sydlige ende af Prøvestenen som optimal, da klargøringscenteret og metroens *yard* herved holdes i størst mulig afstand fra byens beboere, og placeres så der ikke skabes barriere effekt i den fremtidige udvikling – som det desværre er tilfældet ved eksempelvis Cityringens klargøringsanlæg i Jernbanebyen. I forbindelse med CMC på Prøvestenen bør der sikres mulighed for i fremtiden at forlænge metroen herfra til Malmø.

Nord for Kløverparken er der forholdsvis langt mellem de kommende stationer på Refshaleøen og ved Prags Boulevard.

På Kraftværksvej kan det overvejes at tilføje en ekstra station, eller forberede til en eventuelt fremtidig station. Denne placering vil kunne forbedre dækningen af det nordlige Kløverparken samt give beboerne i Margretheholm og besøgende på Amager Bakke mulighed for at anvende metroen.

Ved at forberede til en eventuel ekstra station på placeringen, vil det i fremtiden være muligt at gøre store dele af den nordlige del af Prøvestenen stationsnær, så disse områder kan byudvikles, hvis den nuværende anvendelse af området til brændstofoplag bliver overflødig som konsekvens af den grønne omstilling, se nedenstående figur.



1.000 m cirkelslag fra eventuel supplerende metroplacering v. Kraftværksvej

Østlig Ringvej

Skanska er fortalere for løsning Ø4, som den beskrives i forundersøgelsen, da denne løsning har de største positive effekter, og de mindste påvirkninger i lokalområdet. Der bør arbejdes med en løsning, hvor der sikres et afkørselsanlæg på Prøvestenen. For Kløverparken, der er Skanskas område, vil et afkørselsanlæg på Prøvestenen gøre det muligt at udvikle området til et blandet bolig- og erhvervsområde, da afkørselsanlægget vil gøre Kløverparken mere attraktiv som erhvervsområde. Set i forhold til omkostningerne til Østlig Ringvej, er det en kortsigtet løsning at spare anlægget på Prøvestenen væk, når en stor del af de positive effekter - særligt for de allerede udbyggede områder - opnås netop ved dette anlæg.

Afkørselsanlægget på Prøvestenen vil:

- Aflaste Amager Strandvej og skabe et bedre lokalmiljø ved Fingerplanens grønne kile langs Amagers østkyst.
- Danne en ny adgangsvej til de centrale dele af Amager og Indre By, hvorved centrale vejforløb aflastes.
- Sikre at tung trafik til og fra Prøvestenen ikke kører gennem boligområder.

Skanska står til rådighed til at uddybe høringsvaret i det omfang dette måtte ønskes.

Med venlig hilsen
Skanska Danmark A/S



Peter Nymann-Jørgensen
Administrerende Direktør



Daniel Bro Kristensen
Forretningsudvikler

Amager, 9. januar 2023

Miljøpunkt Amagers høringssvar over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Et af indsatsområderne for Miljøpunkt Amagers arbejde er 'Ren luft', herunder luftkvalitet på Amager, mobilitet i hverdagen og klimaneutral transport. Infrastrukturen omkring Lynetteholm er af afgørende betydning med henblik på både luftkvalitet og trafik på Amager, og er derfor en sag, som Miljøpunkt Amager følger med bevågenhed.

Trafik og infrastruktur

Østlig Ringvej vil betyde mindre gennemkørende trafik i Indre By men byudvikling på Lynetteholmen, Refshaleøen og Kløverparken, samt Østlig Ringvej med en evt. afkørsel på Prøvestenen vil betyde mere trafik i Nordøstamager, hvilket vil få stor indflydelse på hele miljøet i området. Inden beslutning om evt. gennemførelse af Lynetteholm er det vigtigt med en grundig analyse af konsekvenserne for luftkvalitet, støjgener og etablering af en overordnet trafikplan samt anlæg af nye gennemkørende veje på Nordøstamager. Analysen skal tillige indeholde en grundig undersøgelse samt løsning på, hvor og hvordan der kan etableres sikre cykelveje fra Nordøstamager til centrum, hvilket ikke fremgår på nuværende tidspunkt.

Som det blev vist på præsentationen til borgermøde om Lynetteholm 16. november 2022, så er der allerede flere kritiske steder på Amager i forhold til øget trafik/luftforurening, og der mangler stadig data der understøtter at Lynetteholm ikke blot vil forværre problematikken.

Lynetteholm er designet som en del af Københavns østlige ringvejsforbindelse. Der vil derfor være omfattende trafikale konsekvenser for hele byen afhængig af den måde som projektet designes på. En stor mængde biler, som ikke har Amagermotorvejen som mål, vil belaste vejene på det nordlige Amager, som i forvejen er hårdt belastede, blandt andet omkring Christmas Møllers Plads. Den manglende kapacitet på Lyngbyvejen vil føre til en stor mængde sivetrafik på Østerbro og den manglende kapacitet på Nordhavnsvej, i Nordhavnstunnelen og dens videreførsel til Lynetteholm vil ligeledes føre til stor sivetrafik på Østerbro.

Medmindre disse problemer adresseres og løses på tilfredsstillende vis, uden at det medfører mere biltrafik i København, vil Miljøpunkt Amager foreslå at Lynetteholmen ikke bruges til gennemkørsel for biler. Der skal dog stadig være til- og frakørselsmuligheder både fra syd og fra nord. Vi foreslår, at Lynetteholmen planlægges ud fra princippet om trafikøer, som det er fastslået i Kommuneplanen. Det vil give mulighed for både at minimere biltrafikken på øen og minimere antallet af biler ved at give gode forhold for delebilsordninger.

At gøre Lynetteholm til en trafikø vil betyde:

- At der er biladgang til alle adresser på øen, men at kun bilkørsel, der har start eller mål på Lynetteholm skal finde sted. Man kan samtidig gøre overfladen på Lynetteholm så godt som bilfri ved at etablere underjordiske parkeringshuse (som kan være det første man etablerer, når vandet er pumpet ud), hvorfra der er let adgang til boliger og virksomheder på øen.
- Overfladetrafikken vil derfor begrænse sig til transporter, hvor der er behov for at komme direkte til gadedøren. Biltrafikken vil kunne foregå i 'mixed zones', hvor biltrafikken deler infrastruktur med gående og cykler.

Ydermere kunne der være krav om kun at tillade elbiler og delebilsordninger.

Miljøpunktet ønsker, at der gennemføres en grundig trafikanalyse af konsekvenserne for hele Nordøstamager med og uden en afkørsel ved Prøvestenen eller andet som evt. kan reducere trafikbelastningen i området.

Miljø- og klimapåvirkninger

Der bor mange borgere tæt ved Amager Strand, og der er mange københavnere, der dagligt benytter Amager Strand til sport og rekreative aktiviteter på/i vandet og på land året rundt. Det er derfor vigtigt, at der tages mest muligt hensyn til borgernes brug af strandparken. Miljøpunkt Amager ønsker grundige analyser af, hvilke konsekvenser anlægsfasen af Østlig Ringvej og anlæggelsen af Lynetteholmen får for badeliv og andre aktiviteter på land og til vands.

Miljøpunkt Amager ønsker ligeledes en dybdegående analyse af konsekvenserne af anlægsfasen for vandmiljøet, det marine plante- og dyreliv og den fredede kystnære natur i Amager Strandpark.

Det er vigtigt for det rekreative naturområde på Prøvestenen Syd og for den kommende lystbådehavn og evt. husbåde, at både Metroens vedligeholdelsescenter samt evt. opkørsel fra Østlig Ringvej placeres nord for volden på Prøvestenen og dermed uden for det grønne rekreative område. Adgangsveje til Prøvestenen bør forbedres med en bro til cyklister og fodgængere, som gerne vil over til det rekreative naturområde på Prøvestenen Syd.

Vi står i en klimakrise og udsigten til at igangsætte et historisk stort infrastrukturprojekt stiller store krav til grundige analyser og overvejelser. Det bør undersøges, hvorledes projektet kan gennemføres med så lille et klimaaftryk som muligt, dog allerhelst med positiv gevinst for klimaet.

Det må forventes, at byggeri af en sådan størrelse har en kæmpe CO₂-belastning primært i anlægsfasen. Det gælder både i form af forbrug af råstoffer og energi. Der bør stilles krav om eldrevne arbejdsmaskiner og lastbiler i hele anlægsfasen.

Det bør ligeledes være et krav at udviklingen ikke går imod arbejdet med at leve op til Parisaftalen og Københavns Kommunes egne målsætninger om at være klimapositiv i 2035. Miljøpunktet savner en analyse af sammenhængen mellem projektet og muligheden for at leve op til klimamålsætningerne.

Venlig hilsen

Lasse Rossen
Bestyrelsesformand

Dorte Grastrup-Hansen
Centerleder
Miljøpunkt Amager

Kvarterhuset
Jemtelandsgade 3, 4. sal
2300 København S
miljopunkt-amager.dk
post@miljopunkt-amager.dk

Høringssvar mht. strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

CONCITO takker for invitationen til at kommentere på den udarbejdede strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, og for deltagelsen i ekspertgennemgangen af samme d. 28. september 2022.

Indledende kommentarer

CONCITO vil gerne kvittere for det omfattende arbejde, der er gennemført, som vi håber kan give inspiration til forarbejde for fremtidige beslutninger af så indgribende karakter. Det være sagt, var det dog vores oplevelse fra diskussionen på ekspertgennemgangen, at projektets omfang og kompleksitet stadig ikke er fuldt forstået.

Projektet er stort, langvarigt og komplekst, hvilket SMV-materialet også afspejler. I lyset af, at CONCITO er en klimatænk tank, har vi fokus på de klimamæssige aspekter af projektet. Både de som relaterer sig til projektets påvirkning af Danmarks CO₂-udledninger, og de som relaterer sig til projektets sammenhæng med de klimaforandringer vi uanset skal håndtere.

Af ressourcemæssige årsager, og i lyset af, at det ikke er klart, hvilken betydning SMV'en faktisk vil få for det samlede projekt, vil vi i det følgende nøjes med at kommentere på nogle få men væsentlige aspekter.

Specifikke kommentarer

Klimabelastningen fra boliger: I nul-scenariet antages, at kun 20% af boligerne til 66.000 indbyggere etableres i KK. De resterende 80% boliger etableres på resten af Sjælland, hvor det er en væsentlig antagelse, at arealforbruget vil være 47m²/person mod kun 41m²/person i projektscenariet. Dette har selvsagt stor klimamæssig betydning, da flere m² giver flere udledninger. Men i et nul-scenarie, hvor der også tages hensyn til, at byggeriet skal reducere det samlede CO₂-aftryk, vil antallet af m²/person komme under pres.

Generelt er der i Danmark, sammenlignet med det øvrige EU, et højt arealforbrug pr. person til boligformål – 54m²/person sammenlignet med EU-gennemsnittet på 40m²/person. Dette taler for, at der i fremtiden vil være øget fokus på arealforbrug pr person i det der bygges, såvel bynært som ikke bynært – set ud fra et klimahensyn. Arealforbrug er pt ikke reguleret af byggelovgivningen, men reguleres via lokalplansbestemmelser.

Og man kunne også, i højere grad end hidtil, anlægge mere stationsnært på resten af Sjælland, med både lavere m²-forbrug og lavere bilejerskab som konsekvens. Det er således ikke givet, at der vil være lige så stort – og dermed også mindre forskel – i klimaaftrykket per person. Og hvis den samlede

tilflytning til Sjælland (på 300.000), med samme rationale, håndteres mere arealeffektivt, så ville selve behovet for boliger på Lynetteholm mindskes / bortfalde.

Stormflodssikring og klimabelastningen herfra: Det antages i nul-scenariet, at selve øen anlægges uanset om der skal etableres boliger eller ej. Dette er ikke en retvisende antagelse. Nulscenariet burde i stedet have bestået i etablering af den nødvendige kystsikring, fx det dige, som var planlagt i 2017 med en forventeligt lavere klimapåvirkning end de estimerede 350.000 tons CO₂ til anlæg af Lynetteholm som ø.

Endvidere er etableringen af porten til helt at lukke af ved stormflod ikke del af scenarierne, selvom det må formodes, at de to scenarier må adskille sig: I et nulscenarie, hvor der kun etableres dige, må man hurtigere kunne komme i gang med at etablere porten, qua hurtigere afslutning på opfyld. Det giver så hurtigere klimasikring, men måske med et højere CO₂-aftryk af porten end i projektscenariet, qua faldende udledninger i anlægssektoren.

Det handler om at få den bedst mulige kysttekniske løsning for den laveste miljømæssige belastning, herunder emissioner. Anlægget skal være robust nok til en lang planlægningshorisont, og det er vigtigt at friholde arealer til fortsat vedligeholdelse og udbygning i takt med, at vi bliver klogere på fremtidens stormfloder. Kystbeskyttelsen af Danmarks hovedstad bør vægtes højest, når der skal prioriteres i budgetter og arealerne ved etablering af Lynetteholm.

Bæredygtig byudvikling:

Lynetteholmen handler ikke kun om klimasikring af København og om at skabe boliger til 35.000 mennesker og arbejdspladser til lige så mange. Det handler, i lige så høj grad, om at skabe et bæredygtigt bykvarter, hvor folk og virksomheder har lyst til at flytte ind og blive på den lange bane med mulighed for klimavenlig adfærd og mobilitet. Når man byudvikler på jomfruelig jord som i tilfældet Lynetteholmen, der først forventes færdigudviklet i 2070, bør ambitionerne være tårnhøje med et strategisk blik for *next practice* og de høje klima- og bæredygtighedsmål, som både Københavns Kommune og staten har vedtaget. Lynetteholmen er en unik mulighed for at lave en CO₂-neutral bydel, der vækker international opmærksomhed og sætter dagsordenen for fremtidens bæredygtige byudvikling.

Det er vigtigt at have for øje, at byerne som følge af klimaforandringerne bliver varmere, hvilket stiller nye krav til byplanlægningen¹. DMI vurderer, at den reducerede brise, hvis der skabes en tæt bydel på Lynetteholm, vil gøre resten af København varmere². Mikroklimaet og samspillet med det øvrige København skal indtænkes nøje i planlægningen af Lynetteholmen. Og så kan man grundlæggende sætte spørgsmålstejn ved, om det er samlet set er en god ide at placere en ny bydel på størrelse med Hille-rød ude i vandet?

Trafikale effekter: Københavns Kommunes Kommuneplan 2019 sætter som mål, at "biltrafikken i København højst udgør 25% af alle ture" og at "mindst 75% af væksten i antal personture sker inden for cykling og kollektiv trafik". Målet er dermed en faldende bilandel. Men i både basis- og projektrafikberegningerne er bilandelen på niveau med det nuværende. Otto Anker Nielsen (OAN) fra DTU har også påvist, at bilandelen (resp. cykelandelen) af ture i den nye bydel er højere (resp. lavere) end for brokvartererne, som det ellers i SMV'en lægges til grund, at den nye bydel skulle ligne. Og for at føje spot til skade, har OAN også påpeget, at Lyngbyvej-Nordhavnsvej vil sande totalt til. Der lægges altså

¹ Se fx: <https://concito.dk/concito-bloggen/byerne-klimaets-forkaempere>

² <https://politiken.dk/indland/kobenhavn/art8577506/K%C3%B8benhavn-kan-st%C3%A5-med-et-betydeligt-varme-problem-om-en-generations-tid-eller-tre?shareToken=qv-ATDAApufQ>

op til, gennem etableringen af Østlig Ringvej, at investere store summer og CO2-budget i at fastholde og udbygge det ressource-ineffektive bildominerede mobilitetssystem, som KK ellers har mål om at komme væk fra. I en tid, hvor emissionerne fra vejtransporten ikke falder hurtigt nok, og hvor der er bud efter både fysiske ressourcer og arbejdskraft til omstillingsformål, forekommer projektet derfor utidigt.

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.
Att. Anders Petersen

OBS: Fremsendt pr. mail til trm@trm.dk og ARP@trm.dk

ENERGINET Eltransmission

Energinet
Tonne Kjærvej 65
DK-7000 Fredericia

+45 70 10 22 44
info@energinet.dk
CVR-nr. 39 31 48 78

Dato:
9. januar 2023

Forfatter:
NCB/BDP

HØRINGSVAR PÅ STRATEGISK MILJØVURDERING (SMV) AF PLAN FOR BYUDVIKLING OG INFRASTRUKTUR TIL ØSTHAVNEN, HERUNDER LYNETTEHOLM

Energinet har modtaget Transportministeriets høring i forbindelse med den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (ID nr. 131620).

Det kan indledningsvis oplyses, at Energinet Eltransmission A/S ejer, driver og bygger eltransmissionsnettet i Danmark med det hovedformål at sikre og opretholde el-forsynings sikkerheden i Danmark. Energinet ejer således eltransmissionsnettet på mere end 100 kV.

Energinet Eltransmission A/S er et datterselskab i Energinet, som er en selvstændig offentlig virksomhed oprettet af Klima-, Energi- og Forsyningsministeren.

Høringssvaret fra Energinet Eltransmission A/S (herefter kaldet Eltransmission) omhandler udelukkende eltransmissionsnettet.

Den strategiske miljøvurdering omhandler bl.a. etablering af Østlig Ringvej, etablering af ny metrolinje samt byudvikling i Østhavnen på Lynetteholm, Refshaleøen, Quintus og Kløvermarken, som alle vil berøre de kabelanlæg, der ejes af Eltransmission.

Etablering af de nævnte anlæg vil alle skulle etableres, hvor Eltransmission har nuværende kabelanlæg placeret, og hvor der indenfor en kortere årrække vil skulle etableres nye kabelanlæg – både som erstatning for udtjente kabelanlæg og som led i den grønne omstilling og udbygningen af transmissionsnettet for at indpasse vedvarende energikilder. Alle disse kabelanlæg indgår som en del af den overordnede elforsyning og som en del af den kritisk infrastruktur i Danmark.

Nedenfor er redegjort for, hvilke nuværende og hvilke kommende kabelanlæg der berøres af de infrastrukturprojekter/-planer, der er omtalt i den strategiske miljøvurdering.

Østlig Ringvej:

Uanset om der vælges en linjeføring omtalt som Østlig Ringvej Ø3 eller Østlig Ringvej Ø4/Ø5, vil denne linjeføring betyde, at et nyetableret kabel i 2021/22 vil skulle krydses. Kablet er et 132 kV elkabel, der forbinder Svanemølle Koblingsstation med Amagerværket, og krydsning vil ske nord for indsejlingen til Margretheholm Havn.

Aktuelt har Eltransmission A/S planlagt endnu et 132 kV kabel i dette område – kablet forventes etableret i enten 2024 eller 2025 og vil have en placering ca. 100 meter øst for førnævnte kabel – placeret parallelt hermed.



Kort for kabel mellem Svanemølle Koblingsstation og Amagerværket – etableret i 2021/22

Hvor Østlig Ringvej planlægges tilsluttet Øresundsmotorvejen, ser det ud til, at det vil være i konflikt med de tekniske anlæg, der udgør Kastrup transformerstation.

Som det fremgår af kortet herunder, er der udover stationsområdet også 2 stk. 132 kV kabel-anlæg, der begge er nedgravet.

Kablerne er

- 132 kV fra Amager Koblingsstation til Kastrup
- 132 kV fra Amagerværket til Kastrup

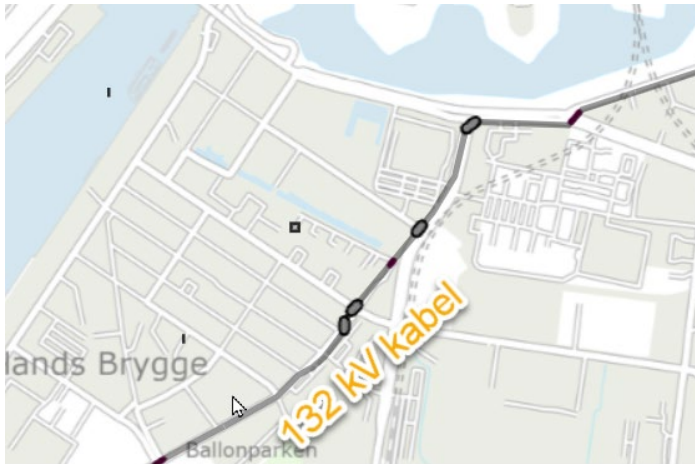


Kort for Kastrup Transformerstation samt 2 stk. 132 kV kabler

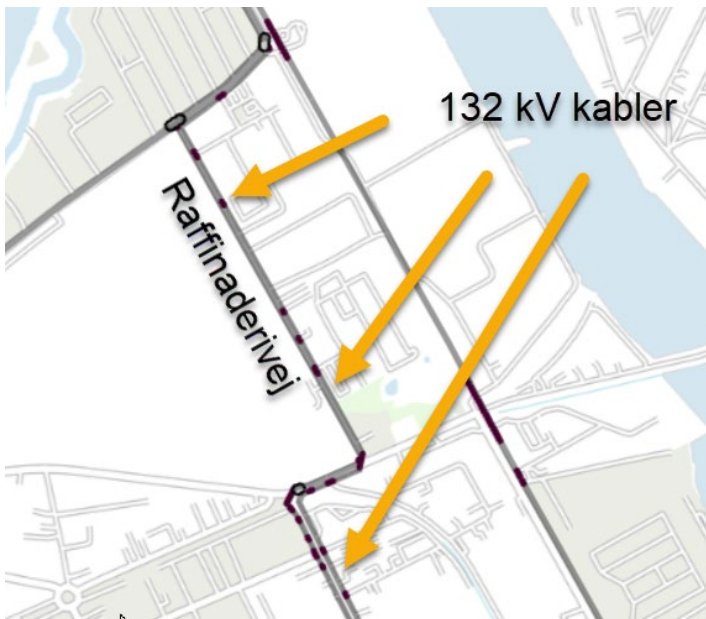
Metrolinje – M5

Linjeføringen for metrolinjen vil berøre 132 kV kabelanlæg på følgende lokaliteter:

- Islands Brygge ved Artillerivej krydser linjeføringen et 132 kV kabel, der forbinder Amagerværket med H.C.Ørstedværket

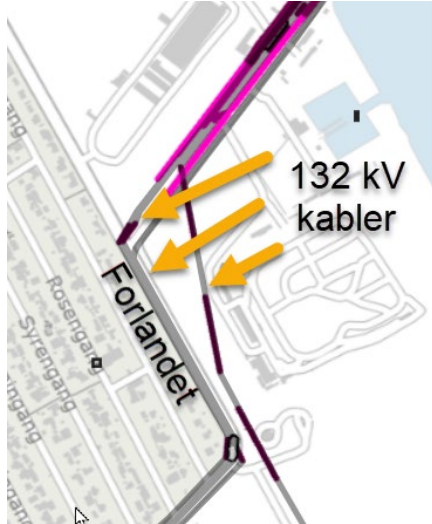


- På Kløvermarken ved Raffinaderivej krydser linjeføring 2 eksisterende 132 kV kabler – begge forbinder Amager Koblingsstation og Amagerværket, og dertil kommer, at vi i 2024/25 forventer at etablere yderligere et 132 kV kabelanlæg i Raffinaderivej.



- I området ved Forlandet og Kraftværksvej er 5 stk. 132 kV kabler, der alle udgår fra Amagerværket til hhv. Amager Koblingsstation (2 stk.), Bellahøj Højspændingsstation,

H.C. Ørsted Værket og Kastrup Højspændingsstation. Kablerne ligger både i Forlandet og på arealet hvor der i dag findes en go cart bane.



Byudvikling i Østhavnen på Lynetteholm, Refshaleøen, Quintus og Kløverparken samt etablering af supplerende vejanlæg

Området ved Kraftværksvej, Forlandet, Raffinaderivej samt dele af Kløvermarksvej er områder, hvor Eltransmission både har eksisterende 132 kV kabelanlæg samt projekterede 132 kV kabelanlæg, der planlægges etableret i perioden 2023 til 2025.

Udover dette er det særligt det 132 kV kabel, der forbinder Amagerværket med Kastrup Højspændingsstation, der berøres af en byudvikling.

Generelt for 132 kV kabelanlæg i området

Som da projektet med etablering af en jordtransportvej til brug ved etablering af Lynetteholm var i høring, vil de samme forhold være gældende for etablering af Østlig Ringvej, byudvikling ved Kløverparken/Kraftværkshalvøen samt etablering af Metrolinje M5.

Eltransmission gør derfor nedenstående opmærksom på Eltransmissions kabelanlæg og særligt følgende ;

- Transformerstation Amagerværket er centralt placeret i det københavnske transmissionsnet. Stationen har forbindelser til både den nordlige og sydlige elektriske indføding til København og er derfor essentiel for forsyningen af elektricitet til København.
- Hvor metrolinjen er planlagt, ligger flere 132 kV kabelanlæg, der forbinder stationen ved Amagerværket med højspændingsstationen på Bellahøj, H.C. Ørsted Værket, Kastrup og det øvrige Amager.
- På den planlagte nye metrolinje ligger 132 kV kablet til Kastrup meget tæt på Metrolinjen. Placeringen af en ny metrolinje i samme tracé/linjeføring som dette

eksisterende kabel, der er ved at nå endt levetid, vil true såvel forsyningsikkerheden som anlægssikkerheden.

- Fejlhyppigheden er statistisk meget større på sådanne "udtjente" anlæg, og især mufesamlinger er sårbare for vibrationer, tryk og andre påvirkninger.
- Hvis der sker fejl/skader på et kabel/muffe, vil Energinet have brug for at frigra ve kablet omgående for udbedring af fejlen og oprensning af eventuel olieforurening fra kablet. Et sådant gravearbejde varer erfaringsmæssigt et par måneder og har et nødvendigt arbejdsareal, som betyder, at området skal afspærres i hele graveperioden.
- Flere samtidige fejl på forbindelser til station Amagerværket kan desuden have alvorlige konsekvenser for forsyningen af København, da det vil medføre betydelig overbelastning andre steder i transmissionsnettet. Dette kan potentielt lede til afkobling af store dele af forbruget i København for at nedbringe overbelastningerne i nettet.
- Manglen af alle forbindelser til/fra stationen vil ligeledes betyde, at forbruget direkte under station Amagerværket udelukkende skal forsynes fra det underliggende net. Dette omfatter bl.a. store dele af Amagers elforbrug.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til enten Hans Schmidt (HCD@energinet.dk / tlf. 20369043) eller undertegnede.

Med venlig hilsen

Niels Chr. Brix

NCB@energinet.dk
Energinet Eltransmission

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Haveforeningen Strandlyst (hf.strandlyst@gmail.com)
Titel: Høring 2021-1110
Sendt: 09-01-2023 22:34

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynette Holm. Transportministeriet har udsendt "Strategisk MiljøVurdering (SMV) om udviklingen af Østhavnen, herunder Lynette Holmen i høring d. 22. august 2022. **Høringsfristen er anført til 9. januar 2023.**

Bestyrelsen i HF Strandlyst har gennemgået det meget omfattende materiale omhandlende den fremtidige trafik og udviklingsplanlægning for både beboere og erhverv på Lynette Holmen og Kløverparken omhandlende bl.a. planer for opbygningen af Lynetteholmen. Høringen omfatter også planer for en ny metrolinje fra Lynette Holmen over Kløvermarken til Københavns Hovedbanegård, om til og frakørsel fra en ny øst-ringvej med tilslutning ved Kastrup lufthavn, og endelig etablering af lokal trafik veje og cykelstier langs Refshalevej og Kløvermarksvej.

Vores haveforening er en del af en række kolonihaver på kløvermarksvej som i overvejende grad ligger i centrum til disse meget voldsomme anlægsarbejder og fremtidige beboelses og erhvervsområder. Vi må se i øjnene, at vi vil være voldsomt påvirket både under opbygningen og efterfølgende af den øgede "tung trafik" som dette udviklings og anlægsarbejde medfører. Det kan undre, at der ikke i den af Transportministeriet udsendte "Strategisk MiljøVurdering (SMV) er fokus på at alle nævnte anlægsarbejder vil påvirke haveforeningerne langs Kløvermarken. At anlægsarbejdet vil pågå frem til 2070, og medføre forventet 65.000 nye beboere og ca. 54.000 nye og eksisterende arbejdspladser er svært at forholde sig til. Men dette vil betyde en vedvarende og konstant miljøpåvirkning i form af støj, trafik, jordflytning i et rekreativt område som kolonihaverne på Kløvermarksvej er.

Her skal bemærkes, at støj fra entreprenørmaskiner og lastvogne, under opfyldnings- og udviklingsperioden må forventes at være betydelig, hvorfor der bør være skærpente forhold for støjende aktivitet. Det skal ligeledes bemærkes at luftforurening, bl.a. med støv fra jordtransport forventes at medføre en væsentlig gene for omkringliggende kolonihaver, hvilket må betyde at der skal iværksættes foranstaltninger til at forhindre disse ulemper.

Af kolonihaveloven fremgår at loven skal sikre, at kolonihaveområder fortsat kan være en væsentlig del af bybefolkningens muligheder for rekreation og beskæftigelse i fritiden. Vi skal opfordre til at der tages videst mulig hensyn under anlægsarbejdet og at der sikres sammenhængende planlægning, der forener de samfundsmæssige interesser i arealanvendelse og medvirker til at værne om natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag, også med respekt for kolonihavernes livsvilkår.

Vores haveforeninger på Kløvermarksvej ligger i centrum og i periferien til disse voldsomme anlægsarbejder og fremtidige beboelses og erhvervsområder og vi vil være påvirket både under anlægsarbejdet og efterfølgende drift, af den øgede trafik som dette udviklingsarbejde medfører 50 år fremover.

Problemer for os på Kløvermarksvej (HF Strandlyst):

- Højbanen over Margretheholm Havn og videre til Prags Boulevard?
- De nye byområder, 66.000 boliger, 45.000 arbejdspladser
- Østlig Ringvej 4-sporet motorvej i tunnel, nedgravet eller boret? - vi foretrækker en nedgravet og selvfølgelig skal der være en tilslutning ved Prags Blvd
- Nær Trafikveje Øst: "Jordvejen" Vest: Refshalevej

En hovedinteresse for os på Kløvermarksvej:

- At undgå at Kløvermarksvej bliver nærtrafik gade også for Refshaleøen og Lynetteholm
- Resultatet af SMV'en – de "væsentlige negative påvirkninger"
- Midlertidigt: påvirkning af befolkning og menneskers sundhed fra støj, vibrationer og lokal luftkvalitet fra anlæg af ØstRing og M5
- Mulige, permanente: Udnyttelse af Margretheholm Havn

- Råstof og ressourceforbrug ved anlæg af ØstRing og M5
- Mulig midlertidig: påvirkning af vandkvalitet, bundvegetation, bundfauna og havbund fra etablering af ØstRing.

Andre forhold og spørgsmål som vi ikke kan kvalificere:

- Har miljøpåvirkningen af opfyldning strategien været undervurderet?
- Holder hus prisberegningen?
- Hvad betyder 45.000 flere arbejdspladser?
- Bil Rådigheds-forudsætningen forekommer klart undervurderet – hvad betyder det for regnestykket og politik?
- De negative virkninger for byens beboere medregnes ikke, hverken i anlægsfasen eller varigt.
- Beslutningen om opfyldningen til Lynetteholm er allerede historie.
- Vi har et helt uoverskueligt trafik- og parkerings problem, som man kan være i tvivl, om politikerne magter at løse.

Vi ønsker at myndigheder få styr på støjdbredelsen ved anlæg og drift. Kolonihaveområderne op til anlæggene skal behandles skånsomt i forhold til, at det er sæson haver med overnatning.

Med venlig hilsen
Niels-Erik Stahl, formand
Haveforeningen Strandlyst
Strandgang 9 b
2300 København S.

Transportministeriet



Hørings svar til tillæg til miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Amager Vest Lokaludvalg er optaget af, at ny metrolinjemulighed ses i sammenhæng med den samlede fremtidige trafikstruktur på Amager. Det skyldes, at der allerede er og i fremtiden forventes at ske mange forskellige trafikinvesteringer - udvidelse af lufthavnen, Østlig Ringvej, udvidelse og overdækning af Øresundsmotorvejen, Amager Fælled Byggeriet, udviklingen af Bella Kvarter og Lynetteholm.

Dertil kommer, at vi er bekymrede for mængden af transport af jord gennem byen ifm. alle disse infrastrukturprojekter. Af hensyn til borgerne på Amager bør man sikre sig, at man ikke forøger mængden af transporter til yderligere fare for trafiksikkerheden og folkesundheden mhp. partikel- og støjforurening.

Projektet Lynetteholmens videre skæbne er sat i fokus i lyset af mulige negative miljømæssige konsekvenser. Derfor foreslår Amager Vest Lokaludvalg, at der undersøges og beskrives en alternativ linjeføring for M5, den lilla linje, hvor metrostationer Lynetteholm syd og nord udelades og i stedet udformes som en ringbane, som med en metrostation på Refshaleøen forløber videre til Østerport Station.

Lokaludvalgets holdning til valg af placering for den lilla linje på Amagerbrogade er, at den bør placeres så sydligt som muligt, så forbindelsen i så høj grad som muligt imødekommer borgernes ønske om bedre forbindelse på tværs af Amager.

Endelig er vi optaget af, at man sikrer ordentlig handicap-tilgængelighed ved indretningen af Metrostationerne.

Venlig hilsen

Amager Vest Lokaludvalg

12. januar 2023

Sagsnummer
2022-0328375

Dokumentnummer
2022-0328375-4

Sekretariatet for Amager Vest
Lokaludvalg
Sundholmsvej 8
2300 København S

EAN-nummer
5798009800442

www.avlu.dk

Baggrunden for lokaludvalgets hørings svar

Lokaludvalget har lavet en afstemning på facebook, hvor 157 har stemt:

Borgerinddragelse i Amager Vest har oprettet en meningsmåling.
14. oktober kl. 11.51 · 🌐

HVOR SKAL DEN NYE METROLINJE STOPPE PÅ AMAGER?

Kære borgere på Amager,

Der er lige nu en idéfasehøring i gang om den nye mulige metrolinje – M5 – hvor et af forslagene omfatter tre stop i Amager Vest - på Amagerbrogade, DR Byen og ved Bryggebroen.

Høringen løber indtil 31. oktober og er første skridt mod en miljøkonsekvensvurdering. Placeringen på Amagerbrogade har to mulige varianter:

1. Amagerbrogade Nord: Hovedforslaget, hvor stationen bliver placeret ved OPUS Amag... [Se mere](#)

Sted	Procent
<input type="checkbox"/> Amager Nord	9%
<input type="checkbox"/> Amager Syd	80%
<input type="checkbox"/> Ingen af stederne	11%

157 stemmer 1 kommentar 10 delinger Set af 21

Synes godt om Kommenter Del

Relevante kommentarer ▼

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Flemming Sparre Sørensen (FSS@dma.dk)
Titel: Svar på høring over tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm
E-mailtitel: Svar på høring over tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 170824)
Sendt: 12-01-2023 16:08

SFS sagsnr. 2023100996

Til Transportministeriet

Med henvisning til Transportministeriets høring af 19. december 2022 om tillæg til strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur for Østhavnen, herunder Lynetteholm, skal Søfartsstyrelsen bemærke følgende.

Det modtagne tillæg omhandler justeringer i mulige udbygninger af metrolinjer til Refshaleøen, Lynetteholm og Prøvestenen.

Krydsninger af havneløbet i Københavns Havn vil ske ved underboring og har derfor ingen betydning for sejladsen.

I tillægget er beskrevet forskellige løsninger ved Margretheholms Havn og Prøvestenskanalen.

Disse løsninger vil i varierende grad have indflydelse på sejlads i området.

Det nævnes i tillæggets pkt. 5.3.6, at der i forbindelse med den endelige udformning vil være behov for at fastlægge foranstaltninger, vilkår og reguleringer.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at styrelsen ønskes inddraget så tidligt som muligt i alle forhold, der kan have betydning for den frie sejlads og anvendelse af havne mv. i området.

Med venlig hilsen
Flemming S. Sørensen
Nautisk konsulent

Søfartsstyrelsen
Sikre farvande
Dir. tf.: 72 19 61 78
E-mail: fss@dma.dk



Tlf.: 72 19 60 00
Web: www.sofartsstyrelsen.dk

Følg os:



.....
Hvis du er en fysisk person eller en enkeltmandsvirksomhed, kan de oplysninger, som du sender til os, være personhenførbare data. Søfartsstyrelsen bliver dataansvarlig, når vi f.eks. behandler personhenførbare data i forbindelse med konkret sagsbehandling. Vi har ret og pligt til at indsamle, behandle og journalisere sagsrelevante data og kan alene slette oplysninger efter reglerne i offentlighedsloven og arkivloven. Du kan se Søfartsstyrelsens og vores datarådgivers kontaktoplysninger samt læse mere om behandling af persondata i Søfartsstyrelsen, dine rettigheder og klageadgang i [Søfartsstyrelsens persondata- og privatlivspolitik](#).

Hvis du ikke er den tilsigtede modtager af denne mail fra Søfartsstyrelsen, bedes du straks underrette afsenderen ved at besvare denne e-mail og derefter slette e-mailen. Hvis du har modtaget denne e-mail ved en fejl, skal vi gøre klart, at enhver form for kopiering, offentliggørelse eller distribution af denne e-mail kan være ulovlig.

Fra: TRM Anders Robodo Petersen <arp@TRM.dk>

Sendt: 19. december 2022 10:38

Til: albertslund@albertslund.dk; info@avl.u.dk; aoelu@kk.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; arc@a-r-c.dk; mail@arkitektforeningen.dk; SBF - Info <info@sbf.dk>; borger@balk.dk; 'hbr@hbr.dk' <hbr@hbr.dk>; brs@brs.dk; dfr@biofos.dk; Bolig- og Planstyrelsens hovedpostkasse <bpst@bpst.dk>; bl@bl.dk; brondby@brondby.dk; info@byggesoc.dk; christianshavnslokaludvalg@okf.kk.dk; info@concito.dk; cmport@cmport.com; ctr@ctr.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; epost <epost@DMI.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri

<info@danskbyggeri.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Dansk Erhverv (høring) <hoeringssager@danskerhverv.dk>; info@danskerhvervsfremme.dk; dffr@roning.dk; di@di.dk; dkf@kano-kajak.dk; rpr@danskenergi.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; dof@dof.dk; ds@sejlsport.dk; Danmarks Fiskeriforening (mail) <mail@dkfisk.dk>; Danmarks Sportsfiskerforbund -post <post@sportsfiskerforbundet.dk>; Dansk Transport og Logistik (DTL) <dtl@dtl.eu>; danva@danva.dk; info@dv.dk; Danske Arkitektvirksomheder <info@danskeark.dk>; Danske Havne og Foreningen for Danske Privathavne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske Rederier <info@danishshipping.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@dansketursejlere.dk; info@denblaaplanet.dk; bestyrelsen@margretheholm.dk; dkg@detkoldegys.dk; Det Økologiske Råd og Selskab <info@ecocouncil.dk>; info@dgi.dk; di@di.dk; dragoer@dragoer.dk; info@energinet.dk; Energistyrelsens officielle postkasse <ENS@ENS.DK>; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; Mail (FST) <mail@fiskeristyrelsen.dk>; info@flidhavne.dk; Forbrugerrådet <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <fdm@fdm.dk>; kbhtunnel@hotmail.com; kontakt@byenforborgerne.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsradet.dk>; GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse <GST@gst.dk>; gentofte@gentofte.dk; kommunen@gladsaxe.dk; glostrup.kommune@glostrup.dk; raadhus@greve.dk; HK Trafik og jernbane <trafik-jernbane@hk.dk>; herlev@herlev.dk; hofor@hofor.dk; hvidovre@hvidovre.dk; Håndværksrådet <engberg@hvr.dk>; indrebylokaludvalg@okf.kk.dk; 'ida@ida.dk' <ida@ida.dk>; ishojkommune@ishoj.dk; Henriette Kjær <hk@itd.dk>; KL.tf@taarnby.dk; kastrupsejlkлуб@gmail.com; Kommunernes Landsforening <KL@KL.DK>; Kontakt@klimabev.dk; infor@kolonihave.dk; kulturarv@kroppedal.dk; Info.kbhkajak@gmail.com; Økonomiforvaltningen <okf@okf.kk.dk>; soeren.clausen@cph.dk; Søren Madsen, Formand KMK 1923 <formand@kmk1923.dk>; museum@kff.kk.dk; \$Kystdirektoratet (kdi) <kdi@kyst.dk>; raadhus@koege.dk; Landbrug & Fødevarer <hoering@lf.dk>; lolland@lolland.dk; lyngby@ltk.dk; Metroselskabet <m@m.dk>; MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse <MST@MST.DK>; Movia <movia@moviatrafik.dk>; niras@niras.dk; novafos@novafos.dk; noerrebrolokaludvalg@okf.kk.dk; info@provestenfritid.dk; kundesupport@radiuselnet.dk; Realdania <realdania@realdania.dk>; mail@refshaleoen.dk; regionh@regionh.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; rk@rk.dk; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; fly@seaplanes.dk; Airo Bjarking <formand@lynetten.dk>; SLKS hovedpostkasse <post@slks.dk>; borgerservice@solrod.dk; stevns@stevns.dk; ssf@sundby-sejlforening.dk; Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse <SFS@dma.dk>; ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>; kommunen@taarnby.dk; Uia2023cph@uia2023cph.org; kommune@vallensbaek.dk; Vejdirektoratet - Hovedpostkasse <vd@vd.dk>; vesterbrolokaludvalg@okf.kk.dk; museum@vikingeskibsmuseet.dk; generalsekretaer@wwf.dk; Inger Hutters <ingerhutters@gmail.com>; Fp_oesterbrolokaludv@okf.kk.dk

Emne: Høring over tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 170824)

13. januar 2023

Mikkel Krogsgaard Niss
mkn@c4cph.dk
+45 51 37 27 64

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
trm@trm.dk

Hørings svar til strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Carbon Capture Cluster Copenhagen (C4) har med interesse læst Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Kredsen bag C4 favner mange interesser og selskabsformer, og flere af medlemmerne sender derfor et selvstændigt hørings svar, som varetager deres respektive interesser. C4's hørings svar fokuserer derfor alene på de fælles interesser.

Danmarks klimaambitioner indeholder ambitioner om at reducere CO₂-udledningen gradvist frem mod 2050, hvor Danmark skal være klimaneutral. C4 noterer sig, at det er væsentligt, at de anlægsinitiativer der udføres frem mod 2050 ikke skal modvirke, at Danmark kan opnå klimaambitionerne.

Det er en væsentlig del af Danmarks klimaambitioner, at der skal indfanges betydelige mængder CO₂ fra store punktkilder, og at denne CO₂ skal lagres eller anvendes til grønne brændstoffer. Der er allerede afsat over 36 mia. kr. i statslig finansiering, så der kan indfanges 3,2 mio. ton CO₂ om året i 2030 og herefter. Frem mod 2050 forventes yderligere CO₂-fangst på markedsvilkår i forbindelse med at efterspørgsel efter CO₂ til grønne brændstoffer stiger og der på EU-niveau indføres en negativ kvotepris for CO₂, der lagres i undergrunden.

Medlemmerne af C4 har en samlet ambition om at reducere CO₂-udledningen i hovedstaden med op til 3 mio. ton om året ved hjælp af CO₂-fangst og støtter hermed op om statens klimamålsætninger. Hvis det skal være muligt at nå både statens og C4's klimamålsætninger, er det væsentligt, at de fysiske rammebetingelser ikke modvirker målsætningerne. København er det bedste sted at fange CO₂ i Danmark, da punktkilderne er store og ligger meget tæt. Hermed vil det blive mere omkostningseffektivt at fange CO₂, men det kræver at denne CO₂ kan udskibes fra havneanlæg.

På verdensplan forventes betydelig CO₂-fangst og lagring. FN's klimapanel, IPCC, har således vurderet, at der bliver behov for at lagre op til 20 milliarder ton CO₂ om året i 2060 fra biologiske kilder (typisk fra træ, halm, affald, biogasproduktion m.v.). Herudover vil der også blive behov for at lagre fossil CO₂. CO₂ bliver altså et produkt, som skal flyttes rundt i verden fra punktkilder til brændstofproducenter og lagringssteder. Sker dette ikke, bliver det ikke muligt at nå målsætningen om at temperaturen maksimalt må stige 1,5 grader ved udgangen af dette århundrede.

København ligger helt centralt i en kommende CO₂-transportkæde. CO₂ fra landene omkring Østersøen kan ikke i særlig høj grad lagres lokalt og tilgangen til vindmøllestrøm vil være begrænset. Derfor er der behov for, at CO₂ kan transporteres væk fra Østersølandene og hen til områder, hvor CO₂ kan lagres eller anvendes. CO₂-mængderne kan blive meget store, og den industri der opbygges rundt om, kan meget vel blive placeret i København, hvis rammerne er til det. Derfor er det væsentligt for C4, at Lynetteholm, ny metro og Østlig Ringvej ikke kommer til at modvirke denne udvikling.

Støj

Fangst og transport af CO₂ vil medføre visse støjgener, som ikke helt kan undgås. I området omkring Østhavnen, vil det kunne forventes, at sådanne aktiviteter vil kunne blive placeret på Prøvestenens nordlige del samt i tilknytning til Amager Ressourcecenter og HOFOR.

Etablering af CO₂-fangst og dertil hørende infrastruktur til transport af CO₂ er helt afgørende for opnåelse af Danmarks klimamålsætninger. Da CO₂-punktkilderne ligger tæt i Hovedstadsområdet, er det billigere at etablere CO₂-fangst i en klynge omkring hovedstaden, end det vil være ikke at etablere CO₂-fangst i klynger. Den samfundsøkonomiske effekt heraf udgør 0,5-1,7 mia. kr. om året. Hvis det af støjtekniske årsager ikke er muligt at etablere CO₂-fangst og -transport på kraftværkshalvøen (Quintus) og Prøvestenen, opnås denne samfundsøkonomiske gevinst ikke.

C4 anbefaler, at der i forbindelse med planlægningen af Refshaleøen, Lynetteholm, Kløverparken og Quintus tages udgangspunkt i de nuværende støjtiladelser og at boliger og andet byggeri således placeres i tilstrækkelig afstand, så de støjende elementer ikke overstiger eventuelle grænseværdier ved nye bygningers facader.

Østlig Ringvej

Når Østlig Ringvej skal projekteres, er det væsentligt for C4, at Danmark og nabolandenes ambitioner for CO₂-fangst ikke fordyres. Det vil være godt for både samfundsøkonomi og selskabsøkonomi.

Påvirkning af skibstrafik i anlægsfasen

I anlægsperioden vil der være behov for at transportere CO₂ til og fra havnene i København, herunder havnene på Prøvestenen og Kraftværkshalvøen. Det vil ikke være praktisk muligt at anvende forskellige piers til CO₂-transport i anlægsperioden, og det er derfor nødvendigt, at der findes en løsning hvor der er skibsadgang i hele anlægsperioden til den eller de relevante kajer. C4 og C4's medlemmer indgår gerne i en nærmere dialog, der sikrer fuld adgang i hele anlægsperioden.

Tilstrækkelig dybde på lang sigt

Med op til 3 mio. ton CO₂ fra Københavnske punktkilder og indskibning fra punktkilder i Østersøområdet, vil der på sigt blive behov for betydelig kapacitet til CO₂-transport ind og ud af København. I den forbindelse er det væsentligt, at der sikres tilstrækkelig dybde til at modtage tankskibe, der modsvarer behovet.

Etableringen af en Østlig ringvej som sænketunnel vil umuliggøre, at havnene på indersiden efterfølgende uddybes til større skibe end oversiden af tunnelen. Det er forventningen, at der ved Prøvestenen og/eller kraftværkshalvøen vil skulle modtages skibe med en betydelig kapacitet, fx på 22.500 m³ eller 40.000 m³ CO₂. Disse skibe forventes at have en dybgang på op til 12,7 meter, hvilket er mere end dybden i dag.

C4 vurderer på baggrund af dialog med branchen, at der bør skabes mulighed for indsejling med skibe, der kan tage betydelig kapacitet, eventuelt også mere end 40.000 m³. På længere sigt vil branchestandarder have indflydelse på hvilke skibe, der vil tilgå København. Hvis der ikke er tilstrækkelig dybde i havnen til disse skibe, vil de ikke tilgå København. En vurdering af den konkrete maksimale dybde bør indgå i det videre arbejde, da Østlig Ringvej ellers kan stå i vejen for håndteringen af en væsentlig del af Danmarks klimamålsætninger.

Plads til CO₂-fangstanlæg og -infrastruktur

Fangst af CO₂ er pladskrævende. Muligheden for at udbygge havneområdet mod øst, kan muliggøre etableringen af nødvendig infrastruktur til CO₂-fangst og -transport, samt muliggøre etableringen af kajanlæg med tilstrækkelig dybde på ydersiden af Østlig Ringvej.

Det er væsentligt at undgå, at en Østlig Ringvej som sænketunnel begrænser opfyld mod øst for at få plads til flere skibskajer, CO₂-infrastruktur til opbevaring af CO₂ samt CO₂-fangstanlæg.

CO₂-rør mellem Danmark og Sverige

Der er stor interesse i Sydsverige for at etablere fælles CO₂-rørinfrastruktur, så CO₂ prisbilligt kan transporteres til PtX-produktion og CO₂-lagre i Danmark. Det vil være oplagt, at disse rør går i land ved kraftværkshalvøen eller Prøvestenen, da der her er mulighed for at etablere de tekniske anlæg der skal til for at modtage CO₂.

Det bør sikres, at etablering af Østlig Ringvej ikke besværliggør etablering af grænseoverskridende CO₂-infrastruktur. Ligeledes bør en eventuel Østlig Ringvej forberedes til krydsning af et CO₂-rør.

Østlige metrolinje (M5) og cykelforbindelse.

Med kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen skal der i Orange linje føres spor ad det tracé, hvor der pt er en midlertidig vej til jordopfyldslastbiler under opførelse. En permanentliggørelse af dette tracé som metro vil lægge beslag på areal på kraftværkshalvøen og Prøvestenen, som hermed ikke kan anvendes til CO₂-fangst og CO₂-transport. Det samme gør sig gældende, hvis tracéet anvendes til en cykelforbindelse. Såfremt denne linjeføring fastholdes, bør det sikres, at denne linjeføring er forenelig med CO₂-fangst fra energianlæggene på kraftværkshalvøen. Herudover bør det undersøges, om en metrolinjeføring og cykelforbindelse over Kraftværkshalvøen kan undgå at komme indenfor eventuelle sikkerhedsafstande til CO₂-infrastruktur.

Et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen vil lægge beslag på areal på Prøvestenen, som hermed ikke kan anvendes til CO₂-fangst og CO₂-transport. Det bør uanset linjeføring undersøges hvordan brug af areal til kontrol- og vedligeholdelsescenter påvirker mulighederne for CO₂-fangst, -transport samt -opbevaring i hovedstadsområdet. Herudover bør det undersøges, om placeringen af kontrol- og vedligeholdelsescenter kan undgå at komme indenfor eventuelle sikkerhedsafstande til CO₂-infrastruktur.

I begge linjeforslag angives mulighed for tunnelarbejdsplads på Prøvestenen. Det bør undersøges, om dette påvirker etableringen af CO₂-infrastruktur.

Videre proces

C4 ser frem til det fortsatte samarbejde med staten om opnåelse af Danmarks klimamålsætninger, herunder mulighederne for at transportere CO₂. Hvis høringssvaret giver anledning til kommentarer eller spørgsmål, er I velkommen til at kontakte undertegnede.



Med venlig hilsen

Mikkel Krogsgaard Niss
Sekretariatsleder

Strategisk miljøvurdering og grønbroget tudse i Københavns Østhavn

Hermed kommenteres den i 2022 tilvejebragte strategiske miljøvurdering (SMV) for Østhavnen i forhold til opretholdelse af de særlige internationale forpligtelser i forhold til EU's Habitatdirektiv. Jeg vil her koncentrere mig om den truede paddeart grønbroget tudse, *Bufo viridis*, der igennem en lang årrække har været en del af Østhavns biodiversitet. Som det vil fremgå, anser jeg denne SMV som et nødvendigt første skridt i en proces, der både skal omfatte planlægning af fremtidige levesteder og spredningskorridorer for arten og sikring af den rette drift af disse. COWI konkluderer i SMVen, at en række påtænkte byudviklings- og infrastrukturprojekter potentielt kan påføre bestanden væsentlig skade. Dette kan – vurderer COWI - dog relativt nemt afværges. I det følgende vil jeg argumentere for, at dette udkomme forudsætter en væsentlig mere kvalificeret indsats, end det hidtil er set fra statslige styrelser og kommunale forvaltninger.

Undertegnede har beskæftiget mig med undersøgelse og forvaltning af truede paddebestande i København og Hovedstadsområdet igennem ca. 25 år. Jeg har derfor en erfaringsbaseret indsigt i artens biologi, muligheder og udbredelse i det berørte område. En sådan indsigt er vigtig i forbindelse med byplanlægningen i området, da forståelse for de biologiske forhold er afgørende for at sikre en reel beskyttelse af grønbroget tudse, særligt da artens aktuelle status og udbredelse er dårligt belyst.

Det er mig bekendt første gang udbredelsen af grønbroget tudse bliver inddraget på et overordnet plan i forbindelse med byplanlægning i Københavns Kommune. Grønbroget tudse er en strengt beskyttet dyreart ifølge reglerne i EU's Habitatdirektiv (ligesom f.eks. stor vandsalamander og spidssnudet frø). Dette indebærer at myndigheder, planlæggere, projektmagere, grundejere og alle andre er forpligtet til at bevare artens levesteder (yngle- og rasteområder) og til at gøre hvad de kan for at undgå at dens individer bliver dræbt. Københavns Kommune har i en række tilfælde stillet krav om afværgeforanstaltninger for arten i forbindelse med konkret projekter, f.eks. håndtering af forurenede jord, opfyldninger og andre anlægsarbejder. Derimod har arten været stort set fraværende, når man har diskuteret byplanlægning af de dele af kommunen, hvor arten forekommer. Kommunen har således fremsat store visioner for fremtidig udbygning af infrastruktur og erhvervs- og boligområder i Nordhavn og Østhavnen, men man har ikke forholdt sig til, hvordan man bevarer levedygtige bestande af grønbroget tudse.

Eksempelvis blev strengt beskyttede dyrearter (grønbroget tudse) ikke nævnt i debatten om tidligere overborgmester Ritt Bjerregårds planer om storstilet boligbyggeri på Kløvermarken omkring 2009, selv om kommunen få år tidligere havde dokumenteret yngleforekomst tæt på denne. Det var på samme tid, som spidssnudet frø spillede en vigtig rolle i debatten om boligbyggeri i TV-Byen i Gladsaxe.

I forbindelse med debatten om byggerierne på Amager Fælled har Skanskas planer om boligbyggeri i Kløverparken været fremhævet som et mindre naturskadeligt alternativ. Det er imidlertid aldrig blevet nævnt, at dette byggeri ville kunne ødelægge levesteder for grønbroget tudse, som reelt er mere truet end stor vandsalamander. Ifølge miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm har Skanska med tilladelse fra Miljøstyrelsen nedlagt artens levesteder og forflyttet tudser fra grunden. Det skete i 2020, mens debatten om Amager Fælled byggeriet var på sit højeste. Fremtidig byudvikling i dette område vil således kunne foregå uden at skulle tage hensyn til grønbroget tudse, idet de for arten kritiske ynglesteder nu er væk.

Endelig har det vist sig, at grønbroget tudse forekommer ved Lynetten på Refshaleøen, hvor grundlaget for fremtidig byudvikling på Lynetteholm er ved at blive anlagt. På trods af advarsler blev afværgeforanstaltninger først igangsat, da tudserne i foråret 2022 yngede i anlægsområdet. I overensstemmelse med artens pionernatur udnyttede tudserne, at den hidtidige vegetation var fjernet, så regnfyldte lavninger i anlægsområdet var helt bare.

At dømme efter et "borgerfund" har grønbroget tudse allerede forsøgt at yngle i området i 2021, hvor arealet for modtageanlægget var forringet som levested for arten på grund af tilgroning. Dermed synes den utilsigtede forbedring af ynglemulighederne på grund af anlægsarbejderne ikke at være udslagsgivende for forekomsten. Det kan derfor ikke udelukkes, fra et fagligt synspunkt, at den bestand, der yngede i området omkring 2006, trods forringede ynglemuligheder har klaret sig helt frem til 2022. Under alle omstændigheder har der været kønsmodne dyr i området i foråret 2022. Uanset herkomst har disse dyr sandsynligvis overvintret på Refshaleøen og dermed været til stede, da anlægsarbejderne blev påbegyndt i starten af året.

Der er også en ynglebestand af arten på Prøvestenen, som på grund af adgangsrestriktioner ikke er nærmere undersøgt. Både på Refshaleøen og på Prøvestenen havde Københavns Kommune tidligere (i 2006) fundet ynglesteder for arten. Et større fokus på dette forhold – helst med opdateret viden – kunne have ført til en mere grundig vurdering af konsekvenserne af f.eks. anlæg af arbejdsvej på Prøvestenen eller modtageanlæg for jord ved Lynetten som del af beslutningsgrundlaget. Som det er, indeholdt miljøvurderingen af Lynetteholm ingen specifikke vurderinger i forhold til anlægsarbejders mulige påvirkning af grønbroget tudse i forskellige anlægsområder, og projektet blev dermed vedtaget på et meget sparsomt vurderingsgrundlag i forhold til arten.

Processen omkring Lynetteholmprojektets igangsættelse sættes i perspektiv af den vurdering, som COWI siden har udarbejdet for By og Havn i forhold til fremtidige anlægsprojekter.

COWI anfører i SMV (s.242), at der forventeligt vil indvandre arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV til Lynetteholm. Det gælder i særdeleshed for en pionerart som grønbroget tudse. I afsnit 7.8.2 i SMV beskrives potentielle påvirkninger, som anlægsarbejder kan have på arten. Som det fremgår, " kan omfattende anlægsarbejder betyde, at vandsamlingerne, der benyttes som ynglevandhuller, tildækkes med jord, før de nyforvandlede tudser går på land, hvormed en hel generation af tudser risikerer at gå til. Ligeledes risikerer voksne og nyforvandlede tudser at blive kørt over af lastbiler og anden anlægstrafik. Grønbroget tudse er specielt følsom overfor intensiv trafik om natten, da tudserne ofte søger føde på varme overflader af beton, grus eller asfalt, og da vandringen mellem yngle- og rastehabitater ligeledes primært foregår om natten. Anlægsarbejder vil dermed potentielt kunne beskadige arterne uden afværgeforanstaltninger."

Som det fremgår af det foregående, er arten allerede "indvandret" til mindst et af anlægsområderne til Lynetteholm. Dette burde være forudset i forbindelse med miljøvurderingen af Lynetteholm.

COWI fortsætter på side 245 (angående byudvikling): "Da den eksisterende udbredelse er et øjebliksbillede, kan en mulig væsentlig negativ påvirkning af grønbroget tudse, relateret til ødelæggelse af artens yngle- og rastehabitater og trafikdrab på enkeltindivider, dog først endeligt vurderes, når den faktiske udbredelse af arten i planområdet på tidspunktet for igangsættelse af anlægsarbejderne kendes. Særligt under hensyn til, at der vil gå flere år før byudviklingen kan igangsættes er det ikke muligt at vurdere påvirkningerne af bilag IV arter mere præcist."

Ved forundersøgelserne til Lynetteholm i 2019-20 havde det imidlertid været muligt, hvis relevante undersøgelser var blevet gennemført. Det kan dermed konkluderes, at den ansvarlige myndighed, Trafikstyrelsen, tillod vedtagelse og igangsættelse af anlægsarbejder til Lynetteholm uden den viden, som ifølge COWI i andre tilfælde er nødvendig for at kunne vurdere en mulig væsentlig negativ påvirkning af grønbroget tudse.

Man kan blive klog af skade, og By og Havn er i hvert fald blevet klogere på grønbroget tudse. Ikke desto mindre viser sager som Kløverparken og Lynetteholm, at de ansvarlige myndigheder og bygherrer har haft

svært ved at sikre en effektiv beskyttelse af grønbroget tudse med grundlag i forståelse af artens biologi og aktuelle udbredelse.

Forundersøgelserne forud for miljøvurderingen af Lynetteholm gav heller ikke mere viden om forekomsterne, da de ifølge oplysninger i den offentligt tilgængelige baggrundsrapport var begrænset til en resultatløs lytning efter kvækning af arten på en enkelt aften i starten af juni 2019. Det var sent i ynglesæsonen, hvor de yngleaktive dyr meget vel kan have overladt vandhullerne til deres haletudser. Undersøgelserne var begrænset til kommende anlægsområder og ikke egnet til at give overblik over artens forekomst.

Den strategiske miljøvurdering for Østhavnen er baseret på eksisterende viden fra før 2022, hvilken bortset fra enkelte nyere "borgerfund" således udgøres af Københavns Kommunes kortlægningsresultater fra 2006.

Der eksisterer dermed ikke et opdateret vurderingsgrundlag, selv om den nyeste viden tyder på at den tidligere udbredelse beskriver den nuværende nogenlunde. Eksempelvis mangler viden om ynglebestandes størrelse, såvel som kortlægning af ynglesteder på Prøvestenen og de vigtigste landlevesteder for bestandene. Informationer der er afgørende, hvis man skal undgå at beskadige rastesteder, ødelægge ynglemuligheder eller skade overvintrende dyr. Ikke desto mindre gives tilladelser, og der gennemføres anlægsarbejder i områder med forekomst af grønbroget tudse uden denne viden. Det er heller ikke muligt at foretage kvalificerede vurderinger af artens "bevaringsstatus på bestandsniveau" (levedygtighed) og vurdere risiko for skade på bestande. På nationalt plan har grønbroget tudse "stærkt ugunstig" bevaringsstatus ifølge den statslige afrapportering til EU i 2019.

På trods af bestandens usikre situation og mangelfuld viden om artens udbredelse gav Miljøstyrelsen i december 2020 Skanska tilladelse til at nedlægge yngleområdet i Kløverparken med henvisning til en (i øvrigt forkert) antagelse om at det var den eneste bestand af grønbroget tudse i området mellem Nordhavn og Kastrup Lufthavn. Ved at nedlægge ynglemulighederne for en ud af formentlig tre eksisterende (Prøvesten, Kløverpark og Refshaleø) delbestande i Østhavnen har Miljøstyrelsen svækket den samlede bestand, modsat det artsbevarende formål, der begrundede benyttelsen af EU's undtagelsesregel.

Desværre er det ikke det eneste eksempel på, at mangelfuld viden om grønbroget tudse i området og beslutningstageres utilstrækkelige inddragelse af biologiske forhold har ført til fejlbeslutninger, der har skadet arten. At det ikke er gået værre, skyldes artens koloniseringssevne og tilfældigheder som forekomst af relativt uforstyrrede "refugier", hvor arten kunne overleve og evt. genkolonisere områder fra. Held er imidlertid ikke et forvaltningsprincip, og det kan ikke tages for givet ved fremtidig udvikling af byområder og infrastruktur.

Forfatterne af SMV for Østhavnen skal have ros for (endelig) at synliggøre grønbroget tudses udbredelse i Østhavnen (og Nordhavn) for offentligheden og fremtidige beslutningstagere.

COWI har i den strategiske miljøvurdering beskrevet artens kendte udbredelse og foretaget en vurdering af planlagte aktiviteter i forbindelse med den definerede plan for udbygning af Østhavnen. Der er tale om projekter, som indgår i Københavns Kommunes byudviklingsplaner, til dels med Statens aktive medvirken. Den beskrevne byudvikling, Østlig Ringvej, Metro M5 og diverse understøttende infrastruktur vil sammen med anlægsarbejderne til Lynetteholm komme til at berøre en stor del af de ubebyggede arealer i Østhavnen.

På det foreliggende grundlag konkluderer COWI, under anvendelse af et forsigtighedsprincip, at byudvikling og infrastrukturprojekter ved fjernelse af levesteder og fragmentering kan resultere i en "væsentlig" påvirkning af grønbroget tudse. Denne konklusion omfatter bl.a. byudviklingen som helhed, Østlig Ringvej og metro M5 (Lynetteholm indgår ikke i COWIs vurdering men er omfattet af den beskrevne byudvikling).

Dette giver for mig at se god mening. Eksempelvis vil metro M5 omfatte et vedligeholdelsescenter (CMC) på Prøvestenens sydlige del. Det nævnes at anlægget vil blive etableret nær det rekreative område på Prøvesten Syd men bag støjvolden. Derved vil det blive anlagt i et område, hvorfra undertegnede har hørt grønbroget tudse kvække i maj 2021. Det er også sandsynligt, at fremtidige vejanlæg og øget trafik på grund af bosætningen vil medføre fragmentering af levesteder for grønbroget tudse og øget risiko for trafikdrab på tudser. Det giver en ekstra udfordring for bestandene.

Grønbroget tudse ville formentlig ikke være i Københavns havneområder i dag uden tidligere byudvikling, men en forudsætning for artens overlevelse er fortsat forekomst af lysåbne arealer med en lav bebyggelses- og udnyttelsesgrad. Byudvikling til boligformål indebærer imidlertid en intensiv udnyttelse af de kostbare kvadratmeter. Hvad der ikke bebygges, skygges ofte af højt byggeri. Ubebyggede rekreative arealer anlægges normalt som vegetationsrige parker, som ikke er egnede levesteder for grønbroget tudse. Grønbroget tudse bliver let taberen i det "spil". Eksempelvis i Kløverparken, hvor der forventes bygget 15.000 boliger på et areal, der tidligere husede et ynglested med tilhørende landlevesteder. De nærmeste kendte nabo-ynglesteder er på Prøvestenen og Refshaleøen, i en afstand af 1-3 km på tværs af befærdede veje, havneløb og bebyggelse. Selv om Kløverparken ifølge SMV for Østhavnen (s. 110) tidligst bebygges efter 2031, har forberedelserne til byudvikling derfor allerede haft betydelige negative konsekvenser for arten i Østhavnen.

COWI er optimistisk i forhold for mulighederne for at forene udvikling og artshensyn. Således skriver de i SMV, at de skadelige påvirkninger "*relativt nemt (kan) imødegås gennem etablering af egnede småbiotoper i kystzonen og i de kommende kystnære byområder, som den grønbrogede tudse kan vandre imellem*". Dette gælder også for den kommende Lynetteholmhalvø, hvortil COWI er enig med mig i, at grønbroget tudse kan forventes at indvandre.

Jeg vil dog mene, at en succesrig udvikling i Østhavnen forudsætter en kursændring, hvor biologiske hensyn inddrages i langt større grad end det er set tidligere. Jeg ser positive tendenser i By og Havns indstilling til artsbeskyttelse i 2022, både i "marken" og i den af COWI for dem udarbejdede SMV. Men en ejendomsforvalter er ikke en offentlig planmyndighed, og de har heller ikke ansvar uden for deres egne arealer. Det er efter min mening nødvendigt med en mere helhedsorienteret tilgang, hvor grønbroget tudse ikke kun beskyttes midlertidigt i afgrænsede områder, i kraft af enkeltbeslutninger.

Efter min bedste overbevisning kan grønbroget tudse kun overleve i Københavns havneområder, hvis de ansvarlige myndigheder (Stat og kommune) sikrer en effektiv tværgående beskyttelse og forvaltning af arten og dens levesteder.

Det kræver viden om status og udbredelse. Københavns Kommune har afsnit om monitorering af arter med i sin nye biodiversitetsstrategi, så det kan der måske blive rettet op på. Der er dog en udfordring med de mange privatgrunde, hvor arten kan forekomme, og sikkerhedsforanstaltningerne på Prøvestenen vanskeliggør optællinger. Men data skal ikke kun indsamles, de skal også vurderes, og data og vurderinger skal gøres tilgængelige for andre.

Det kræver, at myndigheder, grundejere og bygherrer sikrer kvalificerede vurderinger og effektive afværgeforanstaltninger i alle situationer, hvor grønbroget tudse og dennes levesteder bliver berørt. Den "strenge beskyttelse" skal fungere i praksis, og ikke kun på papiret. Det er imidlertid ikke ensbetydende med stop for al byudvikling, kun begyndelsen til en biodiversitets-opretholdende byudvikling. Med lidt omtanke og fleksibilitet kan man udnytte artens mobilitet og "styre" den hen hvor der er plads til den. Forudsat, at man giver den plads.

Det kræver, at den overordnede byplanlægning sikrer fremtidige levesteder og spredningsmuligheder for arten, der samlet kan sikre dens overlevelse på kort og langt sigt. Dette må nødvendigvis også omfatte tilstødende områder som Nordhavn og Amager Strandpark, og tiltagene kan ikke begrænses til en enkelt lodsejer eller enkeltprojekter.

Dertil kommer nødvendigheden af en arealdrift, der sikrer fremtidig opretholdelse af tilstrækkelige levevilkår for grønbroget tudse på de områder, der afsættes til formålet. COWI er inde på dette i afsnit 7.8.3 (Påvirkninger i drift, siden 258), hvor situationen på længere sigt opsummeres således:

”Det afgørende for opretholdelse af en vedvarende økologisk funktionalitet for grønbroget tudse i et givent byområde er således, at der er en stadig balance mellem de negative og positive effekter af den dynamiske tilstand, som by-, havne- og landfyldsområder er kendetegnet ved, og at der hele tiden opstår nye habitater, som grønbroget tudse kan sprede sig til og kolonisere.

Artens overlevelse i området vil på lang sigt (når alle havneområder og selve Lynetteholm m.m. er fuldt udviklede og bebyggede), afhænge af den fremtidige drift af ynglevandhuller og rastehabitater.”

Disse forudsætninger rækker langt ud over den gængse håndtering af strengt beskyttede arter, hvor krav om foranstaltninger og evt. bestandsovervågning er begrænset til enkelte tilladelser og korte anlægsperioder. Manglende ”vedligeholdelse” af afværgeforanstaltninger og erstatningslevesteder er desværre et udbredt fænomen, ikke mindst fordi ansvaret for denne drift ofte ligger hos forskellige private grundejere og ikke reguleres af fagligt kompetente myndigheder. Det er også set i København. Udlæg af naturarealer til levesteder for grønbroget tudse vil ikke gavne arten på længere sigt, hvis disse tilplantes uhensigtsmæssigt, eller hvis de gror til på grund af manglende driftspåvirkning.

Hvis Københavns Kommunes planer for Østhavnen skal kunne forenes med Habitatdirektivets strenge beskyttelse af grønbroget tudse, skal den frivillige strategiske miljøvurdering efter min mening derfor følges op af målrettet planlægning og forvaltning. Ellers overlades artens overlevelse – igen – til tilfældigheder.

Det kan undre, at det er gået så galt.

Danmark har igennem 40 år forpligtet sig til at beskytte arter som grønbroget tudse (Habitatdirektivet, 1992). Både myndigheder og borgere er direkte forpligtet gennem lovgivningen. Der er information om arten i håndbøger og på hjemmesider. Der er en national forvaltningsplan for grønbroget tudse, og artens status overvåges regelmæssigt på landsplan. Målet med den strenge beskyttelsesordning er at opnå levedygtige bestande, der er stabile eller vokser (gunstig bevaringsstatus). Ifølge den seneste opgørelse (2019) er status nu ”stærkt ugunstig”, hvilket er den lavest mulige vurdering. I Rødlisten (1999) har grønbroget tudse den næstværste karakter, truet (EN). Alligevel handler de statslige myndigheder (Miljøstyrelsen, Trafikstyrelsen) kortsigtet, og ”forsigtighedsprincippet” bruges til at beskytte projektmagere i stedet for en stærkt truet art.

Københavns Kommune har haft naturforvaltningsansvar siden 1990, idet den modsat landets andre kommuner ikke var underlagt en amtslig myndighed indtil 2006. Siden 2011 har kommunen haft en strategi for biologisk mangfoldighed, som nu er i anden generation. Kommunen har kendt til forekomst af grønbroget tudse i Østhavnen siden ca. 2000, og i 2006 fik man gennem kortlægning et nogenlunde overblik over udbredelsen. Det er ikke blevet vedligeholdt siden, og arten har været fraværende i debatten om byplanlægning, indtil jeg i 2021 bragte den op i forbindelse med Lynetteholm. Først derefter blev de gamle data gjort offentligt tilgængelige, så COWI f.eks. kunne indarbejde dem i SMV. Baseret på de i dette høringssvar beskrevne begivenhedsforløb er det sandsynligt, at status for grønbroget tudse lokalt også er ”stærkt ugunstig”, som på landsplan. Hvordan hænger det sammen med de erklærede mål i kommunens strategier?

Gang på gang har det været op til borgere at rejse spørgsmål om projekters forenelighed med de beskyttede arters behov. Afgørelser i klagenævn og spektakulære sager som Rørmosegård (Farum), TV-Byen (Gladsaxe) og Amager Fælled (København) burde have fået myndigheder og byplanlæggere til at tage artsbeskyttelsen og de internationale forpligtelser mere alvorligt. Hvornår tager de ansvar?

Grønbroget tudse er heldigvis en pionerart med en stor koloniseringsevne. Lejlighedsvis til ulempe for projektmagere, som forståeligt nok kan have et anstrengt forhold til dette hjørne af den biologiske mangfoldighed. Det er ikke en nem art – den kræver et passende niveau af dynamik i landskabet. Forvaltning til gavn for grønbroget tudse er om muligt en endnu større mental udfordring for arealforvaltere end omstillingen fra prydhavebetonet til biodiversitetsrettet arealdrift. Ikke kun "vild med vilje", men også "med omtanke". Til gengæld kan det godt forenes med en række anvendelser, hvilket artens mangeårige forekomst i industriområder vidner om.

Paradoksalt nok har netop den løbende landvinding til fremtidig byudvikling været med til at sikre artens overlevelse og lejlighedsvis fremgange i København, og nye landvindingsprojekter kan under de rette omstændigheder være med til at sikre arten en mere gunstig bevaringsstatus. Men myndighederne kan ikke regne med, at det sker af sig selv. Det kræver, at de selv tager ansvar.

Af John Frisenvænge, biolog.

Transportministeriet
Frederiksholms kanal 27 F
1220 København K

Vedr.: Høringsvar til strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Hermed høringsvar der vedrører den supplerende vejbetjening.

Høringsmaterialet beskriver at der ud over etablering af Østlig Ringvej vil være behov for supplerende vejbetjening på Nordøstamager for at sikre en god trafikafvikling.

Der foreslåes i den forbindelse 3 muligheder:

1. Udvidelse af Refshalevej/Forlandet
2. Ny forbindelse øst om Margretheholm-bebyggelsen
3. Jordtransportvejen via Prøvestenen

Herunder kommentar til "Alternativ 1" samt afsluttende til "Alternativ 2" samt "Alternativ 3":

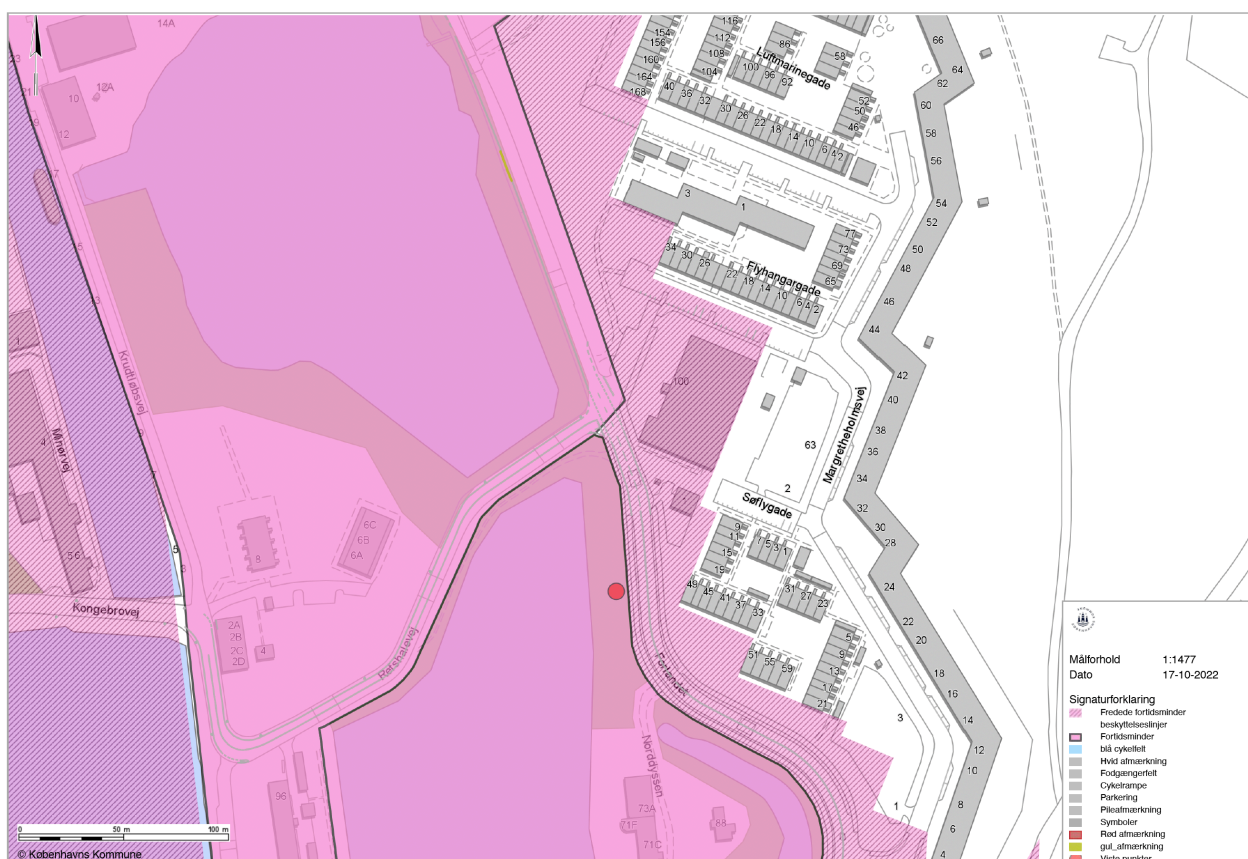
Alternativ 1 - Udvidelse af Refshalevej/Forlandet

Alternativ 1 beskrives i høringsmaterialet som en 4 - 6 sporet vej der skal fungere som supplerende vejbetjening på Nordøstamager, der på en strækning følger den eksisterende vej v. Forlandet / Refshalevej.

Løsningen med en udvidelse af Refshalevej/Forlandet er før blevet fravalgt ifbm. jordtransport til Lynetteholm pga. den store påvirkning som det vil have for beboerne på Margretheholm, både trafikikkerhedsmæssigt, og ifht. støjgener. Det undrer derfor at denne vej endnu en gang fremstår som en reel mulighed, tilmed beskrevet som en udvidet vej med 4-6 spor.

Der henvises til at området Christianshavn Vold med Stadsgraven samt Minebådsgraven er fredet og den nuværende 2 sporet vej ligger inden for "Fortidsmindelinjen" samt "Fortidsmindebeskyttelses-linjen" (Fig. 1), hvorfor det med nuværende lovgivning ikke vil være muligt at udvide vejen. Yderligere vil en udvidelse af vejen imod øst involvere en ekspropriation af boliger på dele af Margretheholmen.

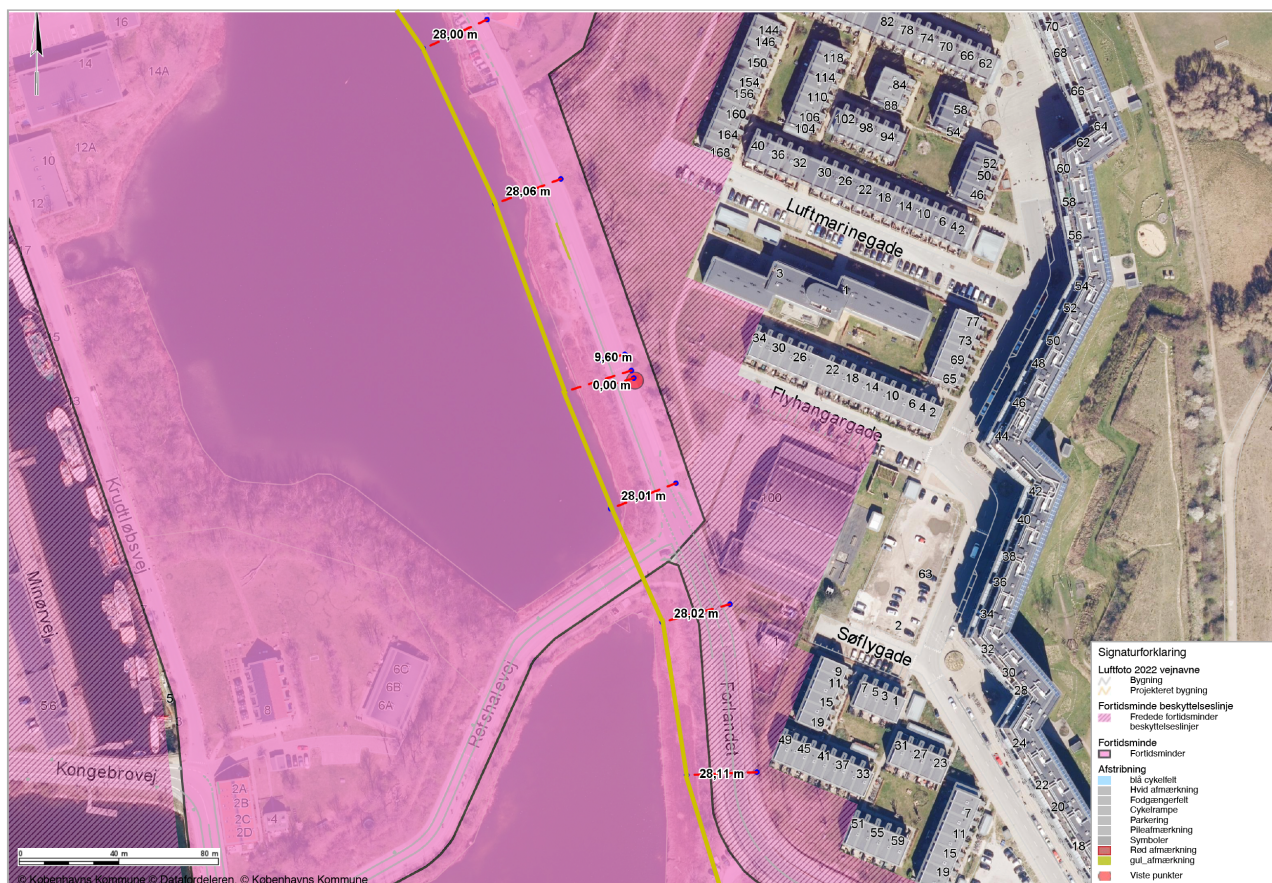
Fig. 1



En udvidelse af vejareralet ud i Stadsgraven og Minebådsgraven vil have en ødelæggende effekt på vigtige fortidsminder og natur, og vil uundgåeligt ændre de historiske rammer som Christianshavn og Holmen har med voldanlæg og flådehistorie. Yderligere fungerer området som rekreativt område med natur for mange Københavnerne.

Vedhæftet på fig. 2 ses med gul streg, hvordan en 4 sporet vej m. gangareal og cykelsti med en forventelig bredde på ca. 28 m. Inddrager Minebådsgraven/Stadsgraven ved Refshalevej/Forlandet, med fastholdelse af vejens nuværende østlige parameter. Den nuværende vejbetjening har en bredde på ca. 9,6 m, hvorfor der skal inddrages ca. 19 m. ud i et fortidsminde ved valg af denne løsning.

Fig. 2



Anlæggelse af en 4-6 sporet vej der følger den eksisterende vej Forlandet/Refshalevej vil have en svært forløb, der allerede nu med 2 spor er trafikikkerhedsmæssigt vanskelig med en anbefalede hastighed på 40 km/t og uden fuld cykelsti og fortov. Det er svært at forestille sig at en vej på størrelse med Roskildevej skulle kunne fungere under de vilkår som nu findes ifht. vejens forløb. Vejen vil endvidere passere hovedtransport-åren fra boligområdet Margretheholm der ikke har trafikale afværgeforanstaltninger eller trafikregulering der sandsynliggør at det vil være sikkert for bløde trafikanter at færdes her efter en evt. vejudvidelse.

Der må også drages tvivl om SMV'ens vurdering af påvirkningen af "Alternativ 1" på Margretheholm som bl.a. støjmæssigt beskrives som "moderat" og luftkvalitetsmæssigt som "ubetydelig". En implementering af en 4-6 sporet vej der ved det nærmeste sted vil passere en bolig med en distance på blot 12 meter, må hævet over en hver tvivl, beskrives som "Væsentlig" på alle parametre. I det hele taget rejser spørgsmålet sig om hvorvidt der er saglighed bag ved SMV'en.

Det undrer også at der foreligger en mulighed i "Alternativ 1" der nedlægger natur og grønne områder, alt imens der diskuteres hvorvidt man skal bruge mange ressourcer på at fritlægge eks. Ladegårdsåen ved Åboulevarden/Bispeengbuen. Det fremkommer som om at man er ved at skulle gentage fortidens fejl ifbm. den supplerende vejbetjening, alt imens at man et andet sted i byen er ved at råde bod på netop disse.

Der henstilles til at der vælges en løsning der tager et stort hensyn til de eksisterende beboere i byen, samt til den lille mængde natur der er tilbage, og der bør vælges en løsning der tilgodeser disse. Dette involverer også forslagene i "Alternativ 2" og Alternativ 3", der på trods af mindre påvirkning på natur og fortidsminder, passerer tæt forbi boligområdet Margretheholm på østsiden. Disse områder fungerer ligelede som rekreative område for beboerne her, og der bør tænkes en helhedsløsning med en viadukt under den eksisterende havn i sameksistens med en evt. metrolinje. Disse 2 infrastrukturprojekter bør nedgraves helt eller delvist på den østlige side af Margretheholm, for at have mindst mulig påvirkning på beboerne, der i forvejen er blevet påvirket massivt ifbm. vedtagelsen af projekt Lynetteholm.

Venlig Hilsen

Rasmus Rise



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

17. november 2022
Vores ref.: 09.40.15-K04-22-
513580
Direkte nr.: +4532471518
Medarbejder: msm.tf

Høringssvar til Transportministeriet over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Transportministeriet har foretaget miljøvurdering over plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Tårnby Kommune fremsender hermed høringssvar med følgende bemærkninger:

- 1) Tårnby Kommune fastholder at planens gennemførelse ikke må få væsentlige negative påvirkninger af trafikken på Amager Strandvej eller Tårnby Kommunes resterende vejnet.
- 2) Tårnby Kommune peger på en fuld etablering af Østlig Ringvej som eneste alternativ. Den etapevise anlæggelse af Østlig Ringvej skal ske hurtigt muligt for at mindske de negative påvirkninger af trafikken på Amager Strandvej, der under første etape kan forvente en merbelastning på 1800 flere biler pr. hverdagsdøgn.
- 3) At der, i lighed med tidligere høringssvar til anlægslov for Lynetteholm, skal etableres en tvangsrute uden om Tårnby Kommune, hvor en styring af trafikken konkret skal sikre at planens gennemførelse, herunder kumulative forhold, ikke merbelastet vejnettet i Tårnby Kommune.
- 4) Tårnby Kommune peger på variant Ø4 som kommunes foretrukne løsning blandt de opstillede varianter, hvor der etableres et tilslutningsanlæg ved Prøvestenen, både for at styrke lufthavnens fremtidige udvikling og sikre en aflastning af Amager Strandvej.
- 5) Dertil skal man ved plangennemførelsen forholde sig til Tårnby Kommunes tidligere bemærkninger og krav til Transportministeriet (tidl. Bolig- og Transportministeriet) i forbindelse med den offentliggjorte forundersøgelse til Østlig Ringvej og høringssvar til anlægslov for Lynetteholm. Hvor

Transportministeriet, til forundersøgelse af Østlig Ringvej, kvitterede for at Tårnby Kommunes bemærkninger ville indgå i det videre arbejde med Østlig Ringvej.

For øvrige synspunkter henvises til nedennævnte.

Baggrund

På baggrund af anlægsloven for Lynetteholm, som blev vedtaget i Folketinget den 4. juni 2021, offentliggjorde Transportministeriet den 15. juli 2021 et udmøntningspapir om den videre proces for udviklingen af Lynetteholm, herunder udarbejdelse af miljøvurdering, der blev politisk besluttet i forbindelse med lovens vedtagelse.

Transportministeriet har under medvirken af Københavns Kommune udarbejdet en plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm. Planen består af fem planelementer: Byudvikling, Østlig Ringvej, Metro, Cykelinfrastruktur, Supplerede vejbetjening.

Planen er blevet miljøvurderet for de overordnede, forventede, sandsynlig væsentlige miljøpåvirkninger, ved gennemførelsen af planen. Følgende miljøfaktorer er blevet behandlet, Planforhold, Menneskers sundhed, Materielle goder, Landskab og Kulturarv, Ressourcer og affald, Klimaforhold, Natur i havet og Natur på Land.

Kommentar til miljøvurderingen af planen i anlægs- og driftsfasen

Generelt

Tårnby Kommune vil med stor interesse følge miljøkonsekvensvurderingerne af planens delelementer, herunder den forestående miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej.

Planforhold, Landskab og Kulturarv

Bolig og erhverv, rekreative områder, sejlads, fredninger

Det bemærkes at etableringen af en af linjevareianterne Ø3/4/5 til Østlig Ringvej ikke forholder sig til påvirkningen af de rekreative områder omkring Kastrup Lystbådehavn og Kastrup Gammel Havn. Det nævnes at anvendelsen i anlægsfasen kan påvirke de rekreative områder ved Amager Strandpark, men at påvirkningen er midlertidig og dermed ubetydelig. Da der etableres en tunnel-arbejdsplads i linjeføringens sydlige ende ved Kastrup Halvø og midlertidigheden af anlægsarbejderne ikke er beskrevet, fastholder Tårnby Kommune at der kan være sandsynlige væsentlige påvirkninger af de rekreative arealer omkring, samt funktionsdygtigheden af, lystbådehavnen i Tårnby Kommune. Tårnby Kommune fastholder at Lystbådehavnen skal være funktionsdygtige i hele anlægsperioden.

I miljøvurderingen nævnes at et ikke fredet fortidsminde ved Kastrup Halv Ø kan blive berørt. Tårnby Kommunes har ikke kendskab til fortidsmindet, som bør undersøges.

Befolkningen og menneskers sundhed samt trafikforhold

Støjbelastning, luftkvalitet og vibrationer

Tårnby Kommune hæfter sig ved, at en etapevis udbygning af Østlig Ringvej først og fremmest har betydelige, negative påvirkninger af trafikken på det nordøstlige Amager, i perioden indtil den fulde etablering af Østlig Ringvej. De væsentligste trafikeffekter er en stigning i trafikken på Amager Strandvej på 1.800 flere biler pr. hverdagsdøgn samt supplerende vejnet. Merbelastning af vejnettet vil medføre en yderligere støjbelastning



af de boliger og rekreative arealer, der ligger ud til de pågældende vejstrækninger, som forventes at være længerevarende på grund af, etapeudbygnings midlertidighed, den forøgede mængde biler og en tilsvarende langsommere trafikafvikling. Dertil vil boliger og rekreative arealer, der ligger ud til det merbelastede vejnet, også opleve lokal påvirkning af luftkvalitet og mulige vibrationer fra tung transport.

Tårnby Kommune fastholder at gennemførelse af planen, herunder den etapevise udbygning af Østlig Ringvej, hverken må påvirke eller medføre en øget trafikbelastningen, et øget støjniveau, forringet luftkvalitet eller vibrationsgener på Amager Strandvej samt det resterende vejnet i Tårnby Kommune.

Det bifaldes at den kommende miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej belyser støjpåvirkningerne i anlægs- og driftsfasen, herunder nærområdet omkring arbejdsarealerne og tilslutningsanlægget ved Kastrup Halv Ø.

Det nævnes at linjevariant Ø3 vil medføre forøgede påvirkning af menneskets sundhed fremfor linjevarianterne Ø4/5. Tårnby Kommune har i tidligere bemærkninger til Bolig- og Transportministeriets forundersøgelse af en Østlig Ringvej peget på variant Ø4 som den foretrukne løsning blandt de opstillede varianter, jf. Tårnby Kommunes bemærkninger til den offentliggjorte forundersøgelse af Østlig Ringvej.

Vandkvalitet

Tårnby Kommune pointerer, at det ophvirvlede havbundssediment forventes at indeholde en række af miljøfremmede stoffer fra havneområderne, lufthavnen (bl.a. PFAS fra en tidligere redningshavn der hvor Østlig Ringvej skal møde Øresundsmotorvejen), den stærkt forurenede Øresundsgrund og forland til denne, hvori der er fundet kemikalietønder. Hele kyststrækningen ved Tårnby Kommune er forureningskortlagt. Badevandskvaliteten og kvaliteten af fisk/muslinger o.l. føde kan derfor blive påvirket/forringet i anlægsfasen idet arbejder i havbunden kan medvirke til at potentiel forurening i havbunden kan frigives til vandfasen. Der er på nuværende tidspunkt to helårsbadesteder og en sandstrand i Tårnby Kommune der kan påvirkes. Tårnby Kommune vil fastholde at vandkvaliteten bør monitoreres før, under og hvis det viser sig at der er problemer – også efter anlægsfasen. Ved overskridelser bør der etableres en "handlingsplan" til håndtering af overskridelser af badevandskvaliteten/vandkvalitet til fødevarer. Planen bør godkendes af Tårnby Kommune samt Fødevestyrelsen for at sikre mennesker og miljø.

Natur i havet

Tårnby Kommune bifalder at den kommende miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej indeholder en mere konkret væsentlighedsvurdering af miljøpåvirkningen på hydrografi, kystmorfologi, havbund, bundvegetation, bundfauna, havpattedyr, fisk og fugle samt vandkvalitet samt Natura-2000 område nr. 142 Saltholm og omliggende hav. Herunder fastholder Tårnby Kommune at miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej skal indeholde en mere specifik redegørelse for reetablering af ålegræs, herunder midlertidighedsvurderingen, da en 40-årig reetableringsperiode af ålegræs og dertil knyttet habitat må vurderes at være væsentlig.

Venlig hilsen



Betina Grimm
Teknisk chef

/

Mikkel Sillesen Matzen
Miljømedarbejder

19. januar 2023

Danske Havnes hørings svar vedr. strategisk miljøvurdering om byudvikling af København, Lynetteholmen, ny Metroring og Østlig Ringvej

Danske Havne kvitterer for muligheden for at afgive bemærkninger til den strategiske miljøvurdering vedr. byudviklingen i og omkring Københavns kulturhavn og erhvervshavne. Som supplerende til nedenstående bemærkninger henvises til Danske Havnes hørings svar til idé-høringerne om ny metroring M5 og den foreslåede nye vejforbindelse "Østlig Ringvej".

København har gennem en årrække været i en rivende udvikling, og kommune og politikere forventer at denne udvikling fortsætter, og at der derfor fortsat vil være brug for byudvikling og flere boliger til de mennesker, som ønsker at bo i København by. Denne præmis, og de eksisterende beslutninger foretaget på denne baggrund kommenteres ikke, men det er vigtigt, at påvirkningen af det eksisterende erhvervsliv undersøges grundigt, samt hvordan det sikres, at virksomhederne ikke påvirkes negativt af de nye planer. Hverken i anlægs- eller driftsfasen.

Desuden er det vigtigt, at byudviklingen tager hensyn til virksomhedernes fremtidige udvikling, og den plads virksomheder og arbejdspladser kræver frem mod 2050. Et initiativ som M5 lilla/øst, vil øge arbejdskraftens mobilitet i driftsfasen, men kan konkurrere med virksomhederne om pladsen, fx på Prøvestenen og andre erhvervsarealer. Det samme gælder for den kommende Østlig Ringvej. Derfor er det afgørende, at der tænkes "hele vejen rundt" i planlægningen af den bedst mulige udvikling af København by og havn, så København er en erhvervsvenlig by, nu og i fremtiden.

- Byudviklingen og især anlægning af Lynetteholmen og Østlig Ringvej skal foregå på en måde, så erhvervssejladser og erhvervshavnen ikke påvirkes negativt i hverken anlægs- eller driftsfasen. Der tages hensyn til havnevirksomhedernes og risikovirksomhedernes fortsatte drift, udvikling og arbejdspladser i en endnu større by. Herunder de nye grønne arbejdspladser, der kan skabes på Prøvestenen ved. bl.a. øget cirkularitet af råstoffer og PtX-brændstoffer. Prøvestenen er i Landsplandirektiv fra 2019 udlagt til bl.a. havnerelaterede virksomheder med særlige beliggenhedskrav i miljøklasse 6 og 7. Sikring af tilstrækkeligt areal kan medføre behov for udvidelse af Prøvestenen, fx over den planlagte sænketunnel, især hvis der skal bruges plads der ifm. ny ringvej og metro. Byudviklingsområderne i nærheden må desuden tilpasses Prøvestenens risikozoner.

- Større erhvervshavne med tilhørende bassiner og sejlrender er kritisk infrastruktur, der ifølge bl.a. planloven skal beskyttes. CMP, Copenhagen Malmø Ports, er sammen med Århus Havn Danmarks eneste EU "Core Ports".
- Det er derfor godt, at man i SMV'en af Københavns større byudviklingsprojekter konkluderer: "Påvirkningen vurderes at være ubetydelig for erhvervsmæssig sejlads til Prøvestenen og Kraftværkshalvøen, da skibene lægger til øst for anlægsarbejdet. Dog kan der være kortvarige påvirkninger ved sejlads med pram med opgravet/opboret materiale. Der forventes ikke at være en påvirkning af fiskeri." For at sikre sig, at generne reelt undgås i praksis, er det vigtigt med planlægning ift. dette og med en løbende dialog mellem dem, som har ansvaret for projekterne mht. design, anlæg og udførelse og erhvervshavnene i området.

Prøvestenen er én af Danmarks vigtigste erhvervshavne

Prøvestenen er i dag en aktiv erhvervshavn for Hovedstadsområdet og Sjælland med et erhvervsareal på cirka 950.000 m², 35 aktive virksomheder og 1,9 km kaj anlæg. Prøvestenen kan besejles af relativt store skibe med en dybgang på knap 12 meter. Prøvestenen har en årlig godsomsætning over kaj på 1,6 millioner tons tørbulk, primært råstoffer så som sten, grus og cement til byggeri. Dertil håndteres cirka 2,8 millioner tons vådbulk, primært brændstoffer til bl.a. Københavns Lufthavn og kemikalier til f.eks. medicinalindustrien. I 2021 anløb omkring 950 skibe, samt yderligere omkring 270 til HOFOR på den anden side af Prøvestenskanalen.

Prøvestenen rummer desuden et markant potentiale hvad angår håndtering af grønne brændstoffer til sø- og luftfart, samt CO₂-håndtering og anlæg til fx Power-to-X. Dertil kan Prøvestenen spille en betydelig rolle i forhold til yderligere genanvendelse af byggematerialer. Landsplansdirektivet (Fingerplanen) 2019^[1] forbeholder Prøvestenen til bl.a. havnerelaterede virksomheder med særlige beliggenhedskrav i miljøklasse 6 og 7. En afrapportering fra Københavns Kommune konstaterer, at der ikke findes reelle alternativer til Prøvestenen.^[2]

^[1] Erhvervsstyrelsen: Fingerplan 2019 – Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning. Marts 2019. <https://planinfo.dk/landsplanlaegning/fingerplanen>

^[2] "På baggrund af ovenstående vurderes det ikke at være praktisk muligt at finde alternativ placering af de nuværende aktiviteter på Prøvestenen. Dels fordi der er virksomheder af national interesse, som Erhvervsstyrelsen ikke forventes at ville godkende, at de får ændret deres plan- og miljømæssige grundlag (eksempelvis brændstofforsyning til Københavns Lufthavn), så længe Prøvestenen i landsplanlægning er udpeget til disse virksomheder. Og dels fordi de forurenende og/eller risikobehæftede virksomheder på Prøvestenen dækker forsyningsmæssige behov i København, og der ikke er tilstrækkeligt med ledige arealer i hovedstadsområdet, der kan rumme disse aktiviteter." Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen: Afrapportering vedrørende Prøvestenen. 25. november 2019: https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-10/udvikling_af_proevestenen_0.pdf

Prøvestenen er kritisk infrastruktur og sikrer miljørigtig søtransport

Prøvestenen er som nævnt ovenfor kritisk for at understøtte udviklingen i København og Sjælland, hvad angår adgangen til forsyninger indenfor bl.a. energi (brændsler) og byggeri. Der findes ikke reelle alternative erhvervshavne, tæt på hovedstaden, med stor dybgang til betjening af hovedstadsområdet.

Generelt er det mest miljøbesparende at transportere gods via søvejen. Adgangen til Prøvestenen via søvejen sparer desuden København for et betydeligt antal lastbiler, der ellers vil skulle køre gennem byen.

Der eksisterer umiddelbart ikke alternativer til at sejle flybrændstof til Prøvestenen, hvor det i dag transporteres effektivt videre til lufthavnen i rørledning. Hvis muligheden for modtagelse af jetfuel på Prøvestenen til lufthavnen bliver fjernet eller begrænset ifm. etablering og drift af Østlig Ringvej, vil fx transport af cirka 900.000 tons flybrændstof årligt kræve at omkring 100 tanklastbiler daglig kører i pendulfart til Københavns Lufthavn.

Levering af byggematerialer ad søvejen - tæt på der hvor de skal bruges til hovedstadsområdets mange byggeprojekter (herunder dem der er omfattet af Planen) - sparer ligeledes mange hundrede daglige lastbilkørsler ind og ud af København. De 1,6 millioner tons tørlast der kom ind via Prøvestenen i 2021 svarer fx til rundt regnet 60.000 lastbiler. Det skal bemærkes, at importbehovet for råstoffer til byggebranchen forventes at stige grundet øget efterspørgsel og begrænsede udvindingsmuligheder på Sjælland. Forstærket efterspørgsel og import af råstoffer kræver mere kapacitet på Prøvestenens tørbulk.

Den strategiske miljøvurdering nævner også det øgede råstofbehov (afsnit 2.4.2): *"Etablering af Metro M5 og Østlig Ringvej vil med en vis sandsynlighed ske samtidig, og det kan medføre en samlet forstærket efterspørgsel efter råstoffer og et deraf følgende stort forbrug af disse. Der vil sandsynligvis være behov for at hente disse råstoffer fra områder, der ligger geografisk længere væk end normalt."*

Skibene forventes at blive større i fremtiden, hvilket er mere miljøvenligt og effektivt, men kræver øget vanddybde og kajplads, samt mere plads på land til losning.

Prøvestenen kan bidrage til den grønne omstilling

Prøvestenen har gode muligheder for at få en central rolle i den grønne omstilling, hvis København og Danmark skal opnå de ambitiøse klimamål, der er sat.

Prøvestenen er generelt placeret tæt på en række større punktudledere af CO₂, hvorfor øen fx kan bidrage til håndtering af CO₂ og anlæg til Power-to-X (PtX) samt nye grønne brændstoffer. Det gælder især brændstoffer til luft- og søfart (e-methanol og SAF – Sustainable Aviation Fuel).

Der i øjeblikket drøftelser med interessenter, der ønsker at etablere anlæg til produktion af grønne brændstoffer på Prøvestenen via opsamlet CO₂ og brint produceret ved elektrolyse. Et anlæg med et areal på cirka 50.000 m² med adgang til 100 MW strøm fra vedvarende kilder, vil indenfor en periode på under 10 år kunne producere tilstrækkeligt grønt brændstof til Danmarks samlede indenrigsflyvninger, der fra politisk hold ønskes CO₂-neutrale allerede i 2030.

CO₂ indfanges lokalt og kan delvist anvendes på stedet med et PtX-anlæg - resten sendes med rør eller udslibning. Elektrolyse af vand kan foregå via grøn strøm fra konkrete nye vedvarende energiprojekter på elnettet i det østlige Danmark. PtX er myndighedsgodkendt og under udvikling flere steder i Danmark, så der er allerede klarhed over sikkerhed, miljø mv. Produktion af grønne brændstoffer via PtX kan bidrage til CO₂-reduktion, grøn transport, forsyningsikkerhed, grøn overskudsvarme til fjernvarme, arbejdspladser mm. PtX er skalérbart: jo mere plads til rådighed, jo mere produktion af grøn energi.

Prøvestenens bidrag til den grønne omstilling kræver derfor både en langsigtet planlægningshorisont (30+ år) samt plads- og udviklingsmuligheder til at imødekomme nuværende og fremtidige behov, hvilket bør indtænkes i alle infrastruktur- og byudviklingsprojekter, der kan påvirke Prøvestenen.

Venlig hilsen

Camilla Rosenhagen

Klima- og Miljøchef, Danske Havne

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Karsten Lind Hansen (lind@live.dk)
Titel: Alt for ringe SVM-rapport vedr. Lynetteholm
Sendt: 19-01-2023 11:42

SVM-rapporten vedrørende Lynetteholm er noget tilrettet makværk der ikke kan bruges til en seriøs vurdering af projektet. Det er en ommer.

Med venlig hilsen
Karsten Lind Hansen
Søvangs Alle 15
2635 Ishøj

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Høringsvar, strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Gammelholm Beboerforening er glade for muligheden for at kommentere på de fremlagte planer om udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, der sigter imod en langsigtet byudvikling. Det gælder ikke mindst i en situation, hvor bagvedliggende befolkningsprognoser der anvendes i den strategiske miljøvurdering, peger på, at der kommer betydeligt flere borgere på Sjælland i de kommende år, og en stor del af de nye borgere må forventes at bosætte sig tæt på (om muligt i) København.

Gammelholm Beboerforenings synspunkter i kort form:

Gammelholm Beboerforening ønsker at bevare eksisterende bymiljøer, udvikling af en mere grøn og mindre fortættet by i de historiske byområder. Vi ser nye boliger og erhvervsbyggerier i allerede opfyldte områder af Østhavnen som de områder hvor byudviklingen kan ske inden for Københavns Kommune. Vi ser gerne at det er med afsæt i den udbygning den kommende, reviderede Kommuneplan lægger rammer for byudviklingen.

Samtidig støtter Gammelholm Beboerforening op omkring en mere bæredygtig og menneskevenlig udvikling af København, hvor den biltrafik som aktuelt går igennem byen, i videst muligt omfang, bliver flyttet over i andre transportformer – tog, metro, elektriske busser & BRT, letbaner mm. frem for ned i en østlig ringvej gravet ned i Øresund. Vi ønsker en udvikling hvor anlægsprojekter understøtter en grønnere og mindre klimabelastende udvikling af byen frem for tiltag der understøtter en CO2-udledende udvikling. Vi ønsker en udvikling som giver plads til et varieret menneskeliv, erhvervsliv, kulturliv og fællesskab om byen.

I en punktvis form, finder Gammelholm Beboerforening, at

1. Udbygningen af Lynetteholm bør stoppes, og ændres til alene at handle om stormflodssikring, med minimal opfyldning og opgravning i Øresund. Der er ikke vedtaget en plan for stormflodssikring fra nord, men den skade der allerede er sket igennem opfyldning af Kroneløbet bør begrænses mest muligt, og nyttiggøres til en del af stormflodssikringen.
2. Der skal udarbejdes en sammenhængende stormflodssikring af København i overensstemmelse med den Stormflodsplan Københavns Kommune har vedtaget. Transformationen "fra Lynetteholm til stormflodssikring" skal kobles med en stormflodssikring fra syd, som bør færdiggøres inden færdiggørelsen af stormflodssikringen mod nord.
3. Stormflodssikringen skal ske i et samarbejde med kommunerne nord og syd for København hvor jorden tiltænkt Lynetteholmen kan anvendes.

4. Der skal arbejdes for udviklingen af den kollektive trafik til betjening af beboere og besøgende (herunder turister) med henblik på at gøre "livet uden bil" lettere, billigere og mere attraktivt - for såvel beboere som besøgende. Dette for også på den måde at mindske den gennemkørende trafik og pendlertrafikken – både igennem centrum af byen samt yderområderne. Både af hensyn til CO2-udledning, trængsel og søgetrafik.
5. Der skal arbejdes for etablering af en betalingsring eller roadpricing i København – hvor indtægterne bør anvendes til udbygning af en bæredygtig kollektiv trafik – i byen og ud/ind/til/fra byen.
6. Samtidig skal cykeltrafikkens forhold udvikles så det er både mere sikkert og hurtigt at bevæge sig igennem byen – også til de nye byområder i Østhavnen.
7. Vores havnemiljø skal styrkes og bevares, så det udvikler sig som et fælles rekreativt område, der under "kontrollerede" former kan bruges af alle Københavnerne (og besøgende). Det handler bl.a. om at områderne skal bevares som fælles og tilgængelige for alle (ikke privatiseres), og at der skal værnes over udsigten ud over Øresund.
8. I de nye byudviklingsområder skal der arbejdes for en betydeligt større andel af almene boliger/boliger for mennesker uden økonomi til dyre ejerboliger for større og mindre familier, og stilles krav til den kollektive trafikbetjening af områderne i takt med udbygningen.
9. Boliger "uden bopælspligt" bør erstattes af et generelt krav om bopælspligt, hvilket i sig selv vil øge antallet af boliger for de kommende beboere.
10. Byudvikling for de kommende beboere på Sjælland og i Københavns nærhed, bør ske i et tæt samarbejde med de omkringliggende kommuner/Region Hovedstaden og Region Sjælland i overensstemmelse med "fingerplanen", så infrastruktur, erhvervsudvikling og opførelse af nye boliger hænger sammen for hele området.
11. København bør indlede et samarbejde med alle andre kommuner på Sjælland omkring nyttiggørelsen af ressourcen jord. Aktuelt "importerer" København jord fra omkringliggende kommuner - både ren og forurenede jord. Dette bør afløses af en fælles plan for hvordan denne ressource kan nyttiggøres i udvikling af stormflodssikring, byudvikling, naturgenopretning mm. over hele Sjælland.
12. Endelig bør der gøres op med den fortsatte udbygning af turismeerhvervet i det centrale København. Turismen bør spredes ud over hele København, forstæderne og Sjælland så Byen, dens infrastruktur, erhvervsudviklingen mm. kan udvikle sig mere bæredygtigt.
13. Nybyggeri af (eller ombygning af eksisterende bygninger til) hoteller i Københavns Kommune bør begrænses (stoppes), så der i stedet kan etableres boliger til Københavnerne/nye skattebetalere (hotellerne klager aktuelt over manglende belægning).

Vi er i Gammelholm Beboerforening på det rene med, at en del af de alternative løsninger vi fremkommer med, forudsætter både et folketingsflertal som er indstillet på disse løsninger, og et fungerende samarbejde med de andre kommuner og regionerne. Vi mener dog at alle parter (særligt Københavnerne og indbyggerne i Kommunerne omkring København) ville være bedre tjent med investeringer som er mere bæredygtige end at grave en ressource som jord op, for at fylde den i havet for efterfølgende at bygge på den og lave motorveje mm. til jorddeponiet. Vi finder det

afgørende at den lette adgang til havet forbliver en del af Københavns særkende. En by som er mere grøn og mere blå by end udviklingen igennem de senere år har understøttet.

Gammelholm Beboerforening finder det afgørende at København bevarer sit arkitektoniske særpræg i de forskellige bydele, sikrer blandingen af beboelse, forretninger, institutioner, virksomheder, kulturelle institutioner mm. bredt i hele byen, og bevarer præget af havneby. Der skal arbejdes for at de ældre dele af København ikke bliver gjort til en "oplevelsespark" eller et "indkøbscenter" for turister og besøgende fra forstæderne, men fortsat udvikler sig som en levende by. Det er efter vores forståelse i høj grad dette som gør København til en attraktiv by – for beboere, virksomheder, forretninger og besøgende/turister.

For Gammelholm Beboerforening

Michael Thorup
Formand

Kjeld Gissemann
Kasserer

Claus Biilmann
Næstformand

Lone Christensen
Medlem

Peter Muschinsky
Medlem

Til
Transportministeriet
ATT: Chefkonsulent Anders Petersen

Sendt på mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk

DI's hørings svar til Strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

DI – Dansk Industri kvitterer for muligheden for at afgive hørings svar, ved generelt at bakke op om byudviklingen i Københavns Østhavn, herunder om Lynetteholm, om metrobetjening af området med linjeføring M5 vest og om Østlig Ringvej.

Der er tale om store og vigtige projekter, der – udført og placeret rigtigt – vil gavne både hovedstaden, Øresundsregionen og resten af Danmark. Erhvervslivet får generelt markante gevinster, herunder i form af bedre tilgængelighed til arbejdskraft, bedre konkurrencemarkeder, mindre spildtid i trafikken og øgede lokaliseringmuligheder.

Det er i DI's optik utænkeligt, at der etableres en så stor byudvikling i København uden den nødvendige infrastruktur til alle relevante transportformer – både gående, cyklende, veje, kollektive trafiktilbud, og maritim transport. Dette er i store træk indtænkt i planen, men det bør dog undersøges i den nærmere planlægning, hvordan tilgængeligheden til de nye byområder kan optimeres og/eller udbygges yderligere.

DI mener desuden, at en østlig ringvej som projekt godt kan gennemføres uden en byudvikling i Østhavnen, da der allerede er behov for forbindelsen i dagens situation.

Derudover noterer DI med tilfredshed, at adgangen til Københavns Lufthavn kan forbedres med både M5-projektet og især den fulde Østlige Ringvej, hvilket både er til gavn for de enkelte rejsende og for lufthavnens hubfunktion, som hele Danmark nyder godt af. DI forudsætter i denne sammenhæng, at brændstofforsyningen af lufthavnen med rørledning fra Prøvestenen opretholdes.

DI hilser derfor den strategiske miljøvurdering (SMV) og den tilhørende samfundsøkonomiske analyse velkommen, på trods af enkelte større mangler i analyserne.

DI anser det for en vigtig forudsætning, at den samlede udvikling af Østhavnen giver positive samfundsøkonomiske effekter, hvilket er i tråd med ovenstående.

DI vurderer dog også, at en række centrale forhold ikke er tilstrækkeligt belyst, og opfordrer derfor til, at udvide analyserne for at sikre et bedre oplyst grundlag for de politiske beslutninger, eller at inddrage de nævnte forhold i de kommende VVM-undersøgelser.

Forholdene er uddybet efterfølgende og omhandler konkret;

- De negative konsekvenser ved ikke at anlægge en fuld østlig ringvej er undervurderet
- Værdien af Prøvestenens funktioner for Hovedstadsområdet er ligeledes undervurderet
- Store omkostninger til relokalisering af Prøvestenens funktioner er ikke indregnet
- Manglende vurdering af alternative placeringer af KVC for metroen og tilslutning til østlig ringvej
- Mulighederne for egnede erstatningsarealer i hovedstadsområdet er ikke belyst
- Konsekvenserne af en zonerings af Prøvestenen er undervurderet

Østlig Ringvej bør etableres i sin fulde længde

DI vil advare mod scenariet, hvor der kun gennemføres en "halv" østlig ringvej, fra Nordhavn til Lynetteholmen. Også selv om det i beregningen kan se ud som om den samfundsøkonomiske forrentning af denne løsning er marginalt bedre.

Den halve løsning vil imidlertid give store trafikale problemer, den vil ikke kunne bidrage med de positive effekter en fuld østlig ringvej vil have for de centrale bydele og andre veje i hovedstadsområdet, den vil ikke kunne understøtte Københavns Lufthavn og styrke Øresundsregionen, og den vil ikke i samme grad kunne fremtidssikre anvendelsen af tunnel-elementfabrikken ved Rødbyhavn.

DI er bekymret for, at de positive effekter ved den halve løsning (etape 1) overvurderes og de negative effekter undervurderes.

Som konkret eksempel kan nævnes at grundsalgsgevinsterne er opgjort til at være ens uanset hvilken løsning, der vælges. Vi vurderer, at gevinsterne her vil være klart større ved den fulde løsning, da tilgængelighed er en klar parameter, som øger boligværdien. Tilsvarende gælder for en række andre gevinster ved den fulde østlige ringvej.

Prøvestenen rummer virksomheder og funktioner af afgørende betydning

I det udarbejdede materiale forudsættes både kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) til M5, et til- og frakørselsanlæg til Østlig Ringvej samt arbejdsområder for begge infrastrukturprojekter, placeret på Prøvestenens nuværende areal.

De positive effekter ved dette er indregnet i analysen, men DI bemærker, at en række negative effekter mangler at blive opgjort og indregnet, hvilket er en stor og markant mangel i analysen.

For det, man i realiteten gør ved at placere disse anlæg på Prøvestenen, er, at ekspropriere én infrastruktur til fordel for en anden. Men i SMV og den samfundsøkonomiske analyse ser man bort fra, at den nuværende havneinfrastruktur ligger der af en årsag. De virksomheder, der i dag er placeret på Prøvestenen, udfylder væsentlige samfundsmæssige funktioner i forhold til forsyning og distribution i hovedstadsområdet, primært brændstoffer, råstoffer og byggematerialer.

Hvad angår brændstoffer er Prøvestenen helt afgørende for forsyningen af hovedstadsområdet og ikke mindst Københavns Lufthavn. Samtidig ligger en stor del af det danske, lovbestemte olieberedskab i tankene på Prøvestenen. Endvidere kan Prøvestenen komme til at spille en nøglerolle i den grønne omstilling. For at det kan ske, kræves imidlertid klarhed over fremtiden og virksomhedernes lejekontrakter.

Virksomhederne inden for råstoffer og byggematerialer på Prøvestenen udfylder en tilsvarende vigtig funktion for forsyningen af hovedstadsområdet. Store dele af disse arealer er imidlertid i planen tiltænkt etablering af anden infrastruktur som nævnt ovenfor.

En række af de berørte virksomheder på Prøvestenen har derfor fået konsulentfirmaet Niras til at udarbejde et bud på de omkostninger, der er forbundet med en eventuel relokalisering.

Rapporten vedlægges som bilag.

Store omkostninger til relokalisering er ikke indregnet

Konklusionen på Niras' analyse er, at der er omfattende omkostninger forbundet med en eventuel relokalisering af tørbulkvirksomhederne. Selv hvis kun en mindre del af virksomhederne berøres, kan de løbende omkostninger løbe op i mere end en mia. kr. for samfundet på lang sigt. Dette tal er uden de omkostninger, som er forbundet med etablering af virksomheder og havnekapacitet andetsteds, og som sagtens kan løbe op i yderligere et milliardbeløb i engangsomkostning. Og hvis alle virksomheder berøres, taler vi et større milliardbeløb.

Dertil kommer yderligere omkostninger, hvis behovet for import af råstoffer stiger i fremtiden, hvilket ventes at ske. Ikke mindst ved netop en byudvikling og infrastrukturudbygning i Østhavnen.

Det bemærkes i den forbindelse, at miljøvurderingen s. 193 netop anfører, at ”byudvikling for 66.000 nye beboere og 54.000 nye arbejdspladser vil i kraft af materialeforbrug, energiforbrug, affaldsfrembringelse og transport i anlægsfasen give anledning til et væsentligt ressourceforbrug.”

Som Niras' rapport dokumenterer, er Prøvestenen det eneste sted i Københavns Kommune, og i flere tilfælde endda i hele Region Hovedstaden, hvor sådanne råstoffer og byggematerialer realistisk kan importeres, håndteres og produceres. Det kan derfor undre, at forholdet ikke er vurderet i miljøvurderingens kapitel om ressourceforbrug. Vi bemærker i øvrigt, at det i selvsamme kapitel vurderes, at der kan opstå ressourceknaphed. I dette lys forekommer det påfaldende, at den fjernelse af dele af den eksisterende infrastruktur og forsyningskæde til netop råstoffer og byggematerialer, som er indeholdt scenariet for udviklingen af Østhavnen, ikke indgår i vurderingen.

Derudover er det interessant, at de samlede CO₂-påvirkninger ved byudviklingen vurderes at være 8.000-15.000 tons CO₂ årligt. Dette skal sammenholdes med den merudledning på mellem 2.200 og 6.600 tons CO₂ årligt, som en udflytning af virksomhederne på den sydlige del af Prøvestenen vil medføre på grund af ekstra transport, jf Niras' rapport. Dette er en ganske betydelig årlig merudledning, som ikke bør negligeres.

Disse ovennævnte forhold burde have været vurderet i såvel SMV som i den samfundsøkonomiske analyse.

Behov for mere omfattende analyse med indregning af erstatningsarealer

Lidt polemisk kan man sige, at de analyser, der foreligger nu, belyser et scenarie, hvor Prøvestenen netop ikke inddrages i større omfang til andre formål.

For at kunne vurdere de fulde konsekvenser af de foreslåede placeringer, har vi stadig til gode at se en analyse med effekterne af at inddrage Prøvestenen i større omfang og om muligt af at etablere erstatningshavneareal og -kajer.

Niras' omfattende arbejde er et godt bidrag til en sådan analyse.

Og Niras' rapport viser, at der i særdeleshed bør arbejdes med andre løsninger end at placere metroens KVC på Prøvestenen. For alternativerne til Prøvestenen er stort set ikke-eksisterende.

DI har i vort høringssvar til idéfasen for M5 foreslået to alternative placeringer af KVC – henholdsvis syd for erhvervshavnearealet på Prøvestenen og på Kløverparken, men andre placeringer kunne også være på tale, eksempelvis den i høringmaterialet nævnte placering på Lynetteholm.

DI ønsker, at sådanne forskellige placeringer af KVC vurderes ligeligt i den kommende VVM-undersøgelse af metrolinjen.

Til- og frakørslen til Østlig Ringvej lægger beslag på mindre havnekapacitet og giver også gavnlige effekter for virksomhederne på Prøvestenen, men også her kan skadeseffekterne på den eksisterende havneinfrastruktur formentlig begrænses yderligere. Det bør også undersøges, om man i forbindelse med etableringen af Østlig Ringvej kan udbygge Prøvestenen med kajer og areal til erstatning for det, der eventuelt går tabt.

Det er desuden helt afgørende, at der sikres en fortsat besejling af Prøvestenen med mindst 12 meters dybgang – både i anlægs- og driftsfasen af en østlig ringvej.

Alternativer til en zonerings af Prøvestenen bør undersøges

DI noterer sig også at en zonerings af Prøvestenen indgår som en grundforudsætning for planen.

DI vil gøre opmærksom på, at en sådan zonerings også kan have store samfundsøkonomiske konsekvenser, hvis der skal flyttes virksomheder, brændstoftanke, og andre installationer, hvilket kan løbe op store trecifrede millionbeløb eller endda milliardbeløb - i det omfang en alternativ placering overhovedet er mulig. Zoneringsens konsekvenser er derfor undervurderet i analyserne.

DI mener imidlertid ikke, at brændstofaktiviteterne på Prøvestenen umuliggør en byudvikling af størstedelen af det nærtliggende område i Kløverparken – blot bør alternative løsninger og muligheder undersøges.

DI mener den mest logiske og samfundsøkonomisk rentable løsning på de samlede udfordringer er, at etablere metroens KVC på den østligste del af Kløverparken og opgive idéen om zonerings.

Der er også en mulighed, at opfylde en del af vandarealet mellem Prøvestenen og Kløverparken for så at placere KVC dér.

I begge forslag kan stormflodssikringen af København formentlig på gavnlig vis sammen tænkes.

DI opfordrer derfor til at disse løsningsforslag undersøges grundigt i den kommende VVM-undersøgelse af M5.

Samtidig vil DI opfordre til at der i kombination med VVM for Østlig Ringvej undersøges mulighed for en udvidelse af Prøvestenens arealer mod øst.

Konklusion

Den samlede udvikling af Østhavnen kan i DI's optik sagtens lade sig gøre på succesfuld vis – men det kræver, at der træffes de rette infrastrukturelle beslutninger – for både en fuld Østlig Ringvej, M5 inkl. KVC, og for den eksisterende infrastruktur i området, inkl. Prøvestenen.

Den strategiske miljøvurdering og den tilhørende samfundsøkonomiske analyse giver et godt bidrag til at træffe de rette beslutninger – men der mangler fortsat væsentlige elementer og placeringer, som DI ønsker belyst i de kommende VVM-undersøgelser.

DI har sammen med en række andre erhvervsorganisationer udarbejdet et notat om Prøvestenen og dens vigtighed og fremtid, som også vedlægges som bilag.

DI står naturligvis til rådighed, hvis der måtte være spørgsmål til ovenstående.

Med venlig hilsen

Jakob Svane
Seniorchefkonsulent
Infrastruktur & mobilitet
DI – Dansk Industri





Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenshavnen

Belysning af de erhvervs-, samfunds- og klimamæssige konsekvenser ved en alternativ placering

Erhvervsforeningen i Københavns Havn

Dato: 19. januar 2023

INDHOLD

Indhold 2

1	Sammendrag og konklusion.....	3
2	Introduktion og baggrund.....	6
2.1	Opdrag	7
3	Den overordnede problemstilling	8
3.1	Behov for større import af råstoffer fra udlandet.....	8
3.2	Svært at finde ledige arealer i danske havne	11
3.3	Svært at finde erhvervsområder med tilladelse til larm og støv.....	11
3.4	Behov for større genanvendelse af ressourcerne i bygningsaffald	13
4	Problemstillingen på Prøvestenshavnen	15
4.1	Virksomheder på tørbulkområdet.....	15
4.2	Synergieffekter ved den nuværende samplacering.....	16
4.3	Stor efterspørgsel efter tørbulkområdets areal	17
5	Konsekvenser ved fraflytning	20
5.1	To scenarier for fraflytning fra tørbulkområdet.....	20
6	Samfundsøkonomiske konsekvenser	33
6.1	Kørselsomkostninger	33
6.2	Eksterne omkostninger.....	33
6.3	Øvrige økonomiske konsekvenser.....	34
6.4	Konsekvenser frem mod 2050.....	35
7	Metode.....	37
7.1	Beregning af ekstra transportarbejde	37
7.2	Omregning af transportarbejde til samfundsøkonomiske omkostninger	38

Forsidebillede fra Arealinfo.dk

1 SAMMENDRAG OG KONKLUSION

København og det øvrige hovedstadsområde vil i de kommende år fortsat se en høj aktivitet i byggeri og større infrastrukturprojekter; bolig- og erhvervsbyggerierne i Syd- og Nordhavnen, anlæg af en M5 metrolinje, etablering af Østlig Ringvej, og anlæg og efterfølgende bebyggelse af Lynetteholmen. Dertil kommer den generelle bygge- og renoveringsaktivitet i indre by og brokvartererne.

Disse projekter vil efterspørge store mængder byggematerialer og samtidigt generere store mængder byggeaffald og overskudsjord, som alt sammen skal bringes til og fra en bykerne, der i forvejen er hårdt belastet trafikmæssigt. Samtidig er genanvendelse af jord og byggematerialer højt på den miljøpolitiske dagsorden med afsæt i bæredygtige cirkulære løsninger, så behovet for indvinding af begrænsede råstofressourcer i form af sand, grus og sten mindskes.

Prøvestenshavns tørbulkområde har historisk spillet en væsentlig rolle i dette logistikflow. Både ved at store mængder bulkmaterialer (granitskærver, cement, jernskrot, etc.) kan sejles til og fra hjertet af byen, og ved at beton, asfalt og byggeaffald kan produceres eller håndteres tæt ved, hvor det skal bruges eller opstår. Desuden er der behov for klassificering, sortering og rensning af overskudsjord til brug for opfyldningsprojekter i København, f.eks. til etableringen af Lynetteholmen over de kommende årtier. Tørbulkhavnens vigtighed for dette logistikflow er blevet større de seneste år, i takt med at andre arealer i f.eks. Nordhavnen er blevet nedlagt til fordel for beboelse og andet.

Hvis store dele af tørbulkområdet i Prøvestenshavnen nu inddrages til andre formål, står de virksomheder der ligger der i den situation, at det ikke længere vil være muligt at finde havne- og erhvervsarealer til deres aktiviteter i rimelig nærhed til Københavnsområdet. De områder der p.t er udlagt til virksomheder der populært sagt "støver og larmer", ligger alle langt fra bymidten, og er i vid udstrækning allerede optaget. Havne med tilstrækkelig dybgang, til at de kan anløbes af tørbulkskibe, er der meget få af på Sjælland, og de er ligeledes i vid udstrækning allerede optaget eller reserveret til andre formål.

De virksomheder, der indgår i denne analyse, bringer årligt 3 millioner ton materialer til Prøvestenen med lastbil og skib, og transporterer tilsvarende 3 millioner ton materialer fra Prøvestenen med lastbil og skib. Det medfører årligt cirka 4,6 millioner km tung lastbiltrafik i og igennem København, fordelt over næsten 550 daglige kørsler til og fra Prøvestenen med en gennemsnitslængde på blot 16,7 km.

I et scenarie, hvor 1/3 af virksomhederne må flytte deres aktiviteter, fordi deres arealer inddrages til andre formål, vurderes denne trafikmængde at stige med 3 millioner km. Hvis alle virksomhederne må finde alternative placeringer, vil trafikmængden stige med 10 millioner km. Heraf vil cirka 25 procent være ekstra trafik i og igennem hovedstadsområdet, og cirka 75 procent vil være ekstra trafik på tværs af Sjælland.

Disse tal er baseret på en teoretisk model, hvor virksomhederne hver især i stedet etablerer sig på den nærmeste alternative lokation, som virksomhederne i samarbejde med NIRAS har vurderet overordnet set er de mest relevante at bruge som udgangspunkt for analysen, og som ligger så tæt på Københavnsområdet som muligt. Det skal dog fremhæves, at disse alternative lokationer ikke nødvendigvis er reelle muligheder i tilfælde af en udflytning fra Prøvestenen, og der er ikke gennemført detaljerede analyser ift. om der allerede er indgået andre aftaler for arealerne, om lokalplaner tillader den nødvendige byggehøjde, o.lign. De foreslåede teoretiske alternative lokationer tjener alene til formål at belyse hvor stort et ekstra trafikarbejde, en alternativ placering af virksomhederne på Prøvestenen må forventes at ville medføre.